



<b>TRA – L03</b>	<b>Impianti di risalita</b>
<b>Area di Intervento</b> A4 - Trasporti A411 – Altro	
<b>Categoria di strumenti</b> B4 – Trasporti B410 – Altro	
<b>Promotore dell'azione</b> Comune di Genova	
<b>Responsabile dell'attuazione</b> Comune di Genova – Direzione Mobilità	
<b>Descrizione sintetica dell'azione</b> Obiettivo principale dell'azione è la promozione dell'intermodalità e la creazione di una rete di TPL a supporto della pedonalità. A sostegno di ciò il PUM prevede diversi interventi tesi a creare una rete pedonale sicura e confortevole supportata da un sistema di TPL impostato come sistema "a rete" con ferrovia, metro, sistema di assi attrezzati e sistemi di risalita, nel quale le tratte pedonali (accessi ed interscambi) vanno opportunamente organizzate e riqualificate. Non trascurabile risulta inoltre il consistente tasso di utilizzo del trasporto pubblico locale che a Genova raggiunge circa il 40% dell'intera popolazione residente. In questo senso, tutti gli interventi di mobilità, sono finalizzati più nel dettaglio all'incremento dell'efficienza della rete di TPL e ad una riduzione o alleggerimento del traffico "privato". Diversi sono gli impianti in funzione ormai da alcuni decenni a servizio di aree residenziali densamente abitate. Tra questi si ricordano la funicolare Principe - Granarolo e la funicolare Sant'Anna oltre al noto ascensore di Castelletto che consente il collegamento tra la suggestiva e omonima spianata e la parte bassa della città. Il PUM prevede la realizzazione di diversi impianti di risalita, cronologicamente prevista in diverse fasi (breve, medio e lungo termine), come di seguito specificato: Fase 1 : <ul style="list-style-type: none"><li>• impianto di Quezzi</li><li>• impianto dell'Ospedale di Villa Scassi;</li></ul> Fase 2 : <ul style="list-style-type: none"><li>• Impianto di collegamento tra Via di Negro e Via Bologna;</li><li>• Impianto di risalita degli Erzelli (a servizio del nuovo polo tecnologico);</li><li>• Impianto di collegamento tra la stazione ferroviaria di Piazza Principe e Oregina;</li><li>• Impianto di collegamento tra Piazza Manin e la stazione ferroviaria di Brignole;</li><li>• Impianto di collegamento tra Piazza Solari e via Amarena.</li></ul> Fase 3 : <ul style="list-style-type: none"><li>• Impianto di collegamento tra C.so de Stefanis e via Loria;</li><li>• Impianto di collegamento tra gli impianti sportivi della Sciorba e il quartiere di Sant'Eusebio;</li></ul> Tra gli impianti previsti a lungo termine è in fase di valutazione la fattibilità del collegamento tra l'Aeroporto e gli Erzelli.	
<b>Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni</b> Positive ricadute della realizzazione dei due impianti potranno verificarsi su diversi fronti. Da un punto di vista sociale, l'installazione di un nuovo servizio di trasporto pubblico ad integrazione (o in parte sostituzione) di quello esistente, avrebbe sicuramente un largo consenso tra la cittadinanza andando ad innalzare il grado di soddisfazione di abitanti di aree che, per le loro caratteristiche orografiche, risentono fortemente del problema del servizio di trasporto pubblico e della necessità di un collegamento più rapido col centro e il mare. Da un punto di vista infrastrutturale, la realizzazione dei nuovi impianti permetterà di potenziare il nodo di interscambio di "Di	



Negro" (Metro-Bus-Ascensore) favorendo quindi anche l'utilizzo di altri mezzi pubblici, dall'altro di fornire ad un'area di grande importanza (anche nel senso di visibilità) per Genova quale sarà il polo tecnologico di Erzelli un servizio rapido ed efficiente il cui funzionamento sarà però garantito solo attraverso la creazione di un nodo di interscambio a Valle funzionale nelle diverse direttrici. Infine da un punto di vista ambientale si può stimare che nell'ambito del progetto di riorganizzazione del sistema di mobilità urbana prevista dal nuovo PUM, la realizzazione degli impianti di risalita abbia un peso tale da portare una riduzione di CO<sub>2</sub> pari a 1982 t/anno e un risparmio energetico di 7413 MWh/anno.

#### **Prevedibile svolgimento temporale**

La realizzazione degli impianti, da realizzarsi nel lungo termine, è prevista entro il 2020

#### **Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori**

Comune di Genova – Direzione Mobilità  
Altri Settori/Direzioni/Uffici comunali  
Regione Liguria  
Enti ministeriali  
Municipi interessati  
AMT – Azienda Mobilità e Trasporti (Genova)

#### **Valutazioni e strategie finanziarie**

Per quanto concerne i costi previsti per l'attuazione della presente azione, si fa riferimento alle stime prodotte per lo scenario a breve termine contenute nel Piano Urbano della Mobilità. In mancanza di progetti contenenti valutazioni economiche, è stata effettuata, nell'ambito del PUM, una stima dei costi sulla base dei costi sostenuti per la realizzazione degli impianti già esistenti. Si sottolinea però che, data la specificità degli interventi per la costruzione di ciascun impianto legata in particolare alle opere civili da realizzare, la stima riportata è solo indicativa. Il costo dell'impianto rappresenta infatti in media solo 1/5 del totale dei costi, mentre la restante parte (4/5) è rappresentata dalle opere civili.

Costo totale sistema per la realizzazione degli interventi ammonta rispettivamente a 60mln di euro per l'impianto di Brignole e 120mln di euro per l'impianto di Principe.

#### **Possibili ostacoli o vincoli /barriere di mercato**

- Cambio degli orientamenti politici dell'Amministrazione comunale sul lungo termine;
- Difficoltà reperimento risorse finanziarie;

## **Monitoraggio 2017**

#### **Promotore dell'azione**

Comune di Genova

#### **Responsabile dell'attuazione**

Comune di Genova – Direzione Mobilità e Trasporti

#### **Indicazioni per il monitoraggio**

I parametri di valutazione dell'efficacia dell'intervento sono stati correttamente inseriti all'interno della documentazione del Piano di Mobilità; essi riguardano in special modo: ripartizione modale, percorrenze e velocità medie (auto e moto), indice di saturazione, livelli di servizio tpl, tempi di viaggio,... Essi saranno monitorati in ottica del SEAP. I criteri ambientali inseriti nella stima degli effetti riguardano: monossido di carbonio CO, ossidi di azoto (NOx), composti organici volatili (VOC), polveri totali sospese (TSP), benzene (C6H6), particolato fine (PM10), anidride carbonica (CO<sub>2</sub>). Nell'arco temporale necessario alla realizzazione e messa in esercizio delle diverse sottoazioni si prevede il monitoraggio dell'effettiva e corretta implementazione dell'azione stessa (rispetto dei tempi e dei costi, eventuale inserimento in programmi di attuazione a breve o lungo termine, ecc.)

#### **Stato di avanzamento azione**

Qualitativo: L'azione è **avviata**.



Quantitativo: 5%

In Data 6/12/2011 il CIPE aveva approvato un Programma di Interventi da finanziarsi annualmente con fondi ministeriali al 60% del costo totale stilando una graduatoria degli interventi individuati, in cui l'impianto di risalita degli Erzelli risultava al quattordicesimo posto. IL costo totale previsto ammonta a 43.500.000 €, per cui il finanziamento ammonterebbe a 26.100.000 €.

Tale graduatoria non è stata però rifinanziata dal Ministero ed inoltre, a seguito di una ridefinizione dell'utilizzo degli spazi, si è ritenuto che il progetto in allora presentato non fosse più adeguato a rispondere alle sopravvenute esigenze.

L'amministrazione, con il supporto dell'Università di Genova – Scuola Politecnica sta pertanto procedendo all'individuazione delle alternative progettuali ritenute più idonee, sulla base delle quali procedere alla seconda fase della redazione dello progetto di fattibilità tecnico – economica.

**Monitoraggio ambientale**

Risparmio energetico (MWh): 371 MWh

Produzione da Fonti Rinnovabili (MWh): non previsto dall'azione.

Riduzione emissioni (tCO<sub>2</sub>): 99 tCO<sub>2</sub>

**Staff**

0.5 persone equivalenti (0,5 FTE – Full Time Equivalent Job).

**Costi**

Il costo dell'incarico all'università ammonta a 26840,00 €

**Barriere o ostacoli incontrati**

-