

TRA-L03*	IMPIANTI DI RISALITA
AREA DI INTERVENTO	
A411 – Infrastrutturazione veicoli/mobilità elettrica	
CATEGORIA DI STRUMENTI	
B41 – Altro	
PROMOTORE DELL’AZIONE	
Comune di Genova	
RESPONSABILE DELL’ATTUAZIONE	
Comune di Genova – Direzione Mobilità	
DESCRIZIONE SINTETICA DELL’AZIONE	
<p>Obiettivo principale dell’azione è la promozione dell’intermodalità e la creazione di una rete di trasporto pubblico locale (TPL) a supporto della pedonalità. A sostegno di ciò il PUM precedente prevedeva 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) venissero 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.</p> <p>Gli strumenti di pianificazione precedenti assumevano alcuni collegamenti ettometrici come di seguito segnalato:</p> <p>Fase 1 (già realizzati): Impianto di Quezzi ed impianto dell’Ospedale Villa Scassi.</p> <p>Fase 2: Impianto di collegamento tra Via di Negro e Via Bologna; Impianto di risalita degli Erzelli (a servizio del nuovo polo tecnologico); Impianto di collegamento tra la stazione ferroviaria di Piazza Principe e Oregina; Impianto di collegamento tra Piazza Manin e la stazione ferroviaria di Brignole; Impianto di collegamento tra Piazza Solari e via Amarena.</p> <p>Fase 3: Impianto di collegamento tra C.so de Stefanis e via Loria; Impianto di collegamento tra gli impianti sportivi della Sciorba e il quartiere di Sant’Eusebio.</p> <p>A riguardo l’ultimo PUMS continua a prevedere tali interventi e conferma in particolare la percorrenza di Erzelli, a servizio del nuovo polo tecnologico.</p>	
RISULTATI OTTENIBILI, RISPARMIO ENERGETICO E RIDUZIONE DELLE EMISSIONI	
<p>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 da un lato 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, incluso il collegamento con l’aeroporto. 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 PUMS, la realizzazione degli impianti di risalita possa essere conteggiata come segue:</p>	

Risparmio energetico previsto dall'azione al 2030: 7.413 MWh Riduzione di CO ₂ prevista dall'azione al 2030: 1.982 tCO₂
PREVEDIBILE SVOLGIMENTO TEMPORALE
2021-2030. La realizzazione dell'impianto di Erzelli è prevista entro il 2024.
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)
COSTI, VALUTAZIONI E STRATEGIE FINANZIARIE
<p>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 precedente 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.</p> <p>Il costo totale del 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.</p> <p>La spesa prevista dallo studio di prefattibilità svolto dall'università per Erzelli ammonta a 113 milioni di euro.</p> <p>A riguardo, la graduatoria approvata con delibera CIPE del 2011 non è stata 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.</p> <p>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 del progetto di fattibilità tecnico – economica.</p>
POSSIBILI OSTACOLI O VINCOLI/BARRIERE DI MERCATO
Cambio degli orientamenti politici dell'Amministrazione comunale sul lungo termine; Difficoltà reperimento risorse finanziarie;
STAFF
0.5 persone equivalenti (0,5 FTE – Full Time Equivalent Job).
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 SECAP. I criteri ambientali inseriti nella stima degli effetti riguardano: monossido di carbonio CO, ossidi di azoto (NO _x), composti organici volatili (VOC), polveri totali sospese (TSP), benzene (C ₆ H ₆), particolato fine (PM ₁₀), anidride carbonica (CO ₂). 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.)