



TRA- S02	Politica di tariffazione: estensione Blu Area
Area di Intervento A4 - Trasporti A43 – Passaggio modale al trasporto pubblico	
Categoria di strumenti B4 - Trasporti B46 – Normativa in materia di trasporti/Pianificazione della mobilità	
Promotore dell'azione Comune di Genova	
Responsabile dell'attuazione Comune di Genova – Direzione Mobilità	
Descrizione sintetica dell'azione Dall'ottobre 2005 è stata introdotta, nelle zone centrali della città, un nuovo schema di regolazione della sosta su strada denominato "BLU AREA". Secondo questo schema tutte le aree di parcheggio sono state razionalizzate, ridisegnate e soggettate a tariffazione; sono state realizzate blu aree nei quartieri della Foce, Carignano, Centro, Alture, Albaro e bassa Val Bisagno, che determinano gli spazi a disposizione dei residenti. Questi, infatti, hanno diritto a parcheggiare liberamente nella zona di riferimento, previo abbonamento con contrassegno (tariffe più elevate sono previste per gli ulteriori mezzi di proprietà); analogamente, abbonamenti a tariffe speciali sono previsti per particolari categorie. All'interno delle zone sopra menzionate sono state delimitate delle specifiche aree, identificate come "Isole Azzurre", destinate esclusivamente alla sosta a rotazione, dunque soggetta a pagamento per tutti i veicoli, inclusi i residenti, secondo le tariffe e gli orari stabiliti dal Piano Tariffario vigente. Il Piano Urbano della Mobilità prevede l'estensione della blu area in altre zone della città. In particolare nella prima fase di attuazione è prevista l'estensione in Val Bisagno e Marassi, mentre nella seconda fase si prevede di arrivare alla zona di San Martino. In altre zone della città, quali Sampierdarena, Prà, Sestri, Pegli, Levante e Borzoli si prevede di tariffare la sosta nelle sole centralità locali, in modo da garantire la rotazione funzionale ai servizi presenti.	
Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni Gli interventi previsti riguardanti le aree blu non possono essere presi in considerazione singolarmente, ma anzi necessitano, per la valutazione della loro efficacia dell'implementazione di misure parallele per la riduzione della domanda di spostamento e, in conseguenza della riduzione del fabbisogno energetico e dell'emissione di CO ₂ e della sinergica messa a punto di ulteriori interventi; ciò conferma l'ottica di sistema con cui gli interventi sulla mobilità e sul traffico sono stati pensati e programmati. Divengono strategiche le tematiche legate alla sosta di interscambio, di attestamento e alla gestione della sosta dei residenti, soprattutto in aree periferiche residenziali. Nel merito degli indicatori trasportistici, alla seconda fase di realizzazione degli assi protetti viene associata un'acquisizione modale pubblica pari a poco più del 2% su quella attuale, e dell'1% in media pesata sulle percorrenze. Anche l'indice di saturazione delle percorrenze su strada (in conseguenza di plurimi interventi, inseriti in altre azioni) risente complessivamente di più del 3% di riduzione su quella attuale, in una sua quota parte dovuta agli effetti della realizzazione degli assi protetti. Nel merito degli indicatori trasportistici, alla prima fase a breve termine viene associata un'acquisizione modale pubblica pari a poco più dell'1%, in generale e in media pesata sulle percorrenze. Anche l'indice di saturazione delle percorrenze su strada (in conseguenza di plurimi interventi, inseriti in altre azioni) risente complessivamente di più dell'1% di riduzione, in una sua quota parte dovuta agli effetti dell'estensione dell'area blu, previsto partendo dalle valutazioni condotte nel Piano Urbano della Mobilità, l'estensione della Blu Area a breve termine incide circa del 4,2% sul totale delle emissioni (pari a circa -20812 tCO ₂ /a).	



Prevedibile svolgimento temporale

Lo sviluppo della Blu Area è stato fortemente influenzato dai diversi riscorsi al TAR Liguria promossi da AVAL ed altri. Ad oggi è dunque ancora in corso la fase sperimentale delle zone della Val Bisagno e Albaro per cui è stato necessario istituire un nuovo procedimento amministrativo di istituzione e revisione.

Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori

Comune di Genova – Direzione Mobilità
Genova Parcheggi
AMT – Azienda Mobilità e Trasporti
Municipi di competenza

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. Gli interventi citati rientrano in quanto ipotizzato per il primo quinquennio di attività (realizzazione stalli, parcometri, segnaletica, costi di progettazione). I costi stimati per la prima fase si aggirano intorno quasi ai due milioni di euro.

Possibili ostacoli o vincoli /barriere di mercato

Come specificato ai punti precedenti l'intero iter di sviluppo della Blu Area è stato influenzato dalle richiamate vicende giudiziarie al momento giunte all'ultimo grado di giudizio. Solo all'esito di tali vicende sarà possibile valutare il mantenimento degli indirizzi assunti dalla Amministrazione e contenuti nel PUM quale documento programmatico.

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 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 (CO₂). A breve termine, tali indicazioni possono risultare sinergiche con la revisione biennale del Piano Urbano del Traffico.

Stato di avanzamento azione

Qualitativo: L'azione è **ultimata**

Quantitativo: 100%

La nuova istruttoria di istituzione e di revisione delle Blu Area di San Fruttuoso e Val Bisagno è stata accompagnata da una campagna di monitoraggio ex-ante ed ex-post, per valutare l'efficacia delle azioni intraprese in termini di indicatori di sosta.

A valle delle concertazioni con il territorio l'estensione della regolamentazione Blu area verso Marassi è sospesa. In tal senso l'azione può quindi considerarsi conclusa.

Il beneficio ambientale, pur considerando l'azione conclusa, non raggiunge quello atteso in quanto si è realizzata circa nel 50% delle aree proposte inizialmente.

Monitoraggio ambientale

Risparmio energetico (MWh): 38919 MWh



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

Riduzione emissioni (tCO₂): 10406 tCO₂

Staff

1 funzionario tecnico

0.5 istruttore tecnico,

0.2 funzionario amministrativo

per quanto riguarda le competenze dell'Amministrazione Comunale.

Pari a 1,7 persone equivalenti (1,7 FTE Full time equivalent jobs)

Costi

Costi di attivazione Blu Area Bassa Val Bisagno - San Fruttuoso: 882.000 Euro

Barriere o ostacoli incontrati

-