



| | |
|---|-----------------------------|
| TRA – S03 | Impianti di risalita |
| Area di Intervento A4 - Trasporti A411 – Altro | |
| Categoria di strumenti B4 – Trasporti B410 – Altro | |
| Promotore dell'azione Comune di Genova | |
| Responsabile dell'attuazione Comune di Genova – Direzione Mobilità-AMT | |
| Descrizione sintetica dell'azione 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">• Impianto di Quezzi• Impianto dell'Ospedale di Villa Scassi; Fase 2 : <ul style="list-style-type: none">• 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. Fase 3 : <ul style="list-style-type: none">• 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. Nel breve periodo si prevede la realizzazione degli impianti di prima Fase. | |
| Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni 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 i due nodi di interscambio (pubblico-pubblico) di Brignole e Principe, incentivando anche l'utilizzo di altri mezzi pubblici. 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 pari a 991 tCO₂/anno e un risparmio energetico di 103706 MWh/anno circa.

Prevedibile svolgimento temporale

La realizzazione degli impianti, da realizzarsi nella prima fase, è prevista (con singole tempistiche differenti) entro il 2015.

Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori

Comune di Genova – Direzione Mobilità
Altri Settori/Direzioni/Uffici comunali coinvolti:
Urbanistica, Ambiente, Lavori pubblici
Enti locali/ministeriali coinvolti
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.

Possibili ostacoli o vincoli /barriere di mercato

- Possibili variazioni della Giunta e dell'intero organico Amministrativo
- Difficoltà reperimento risorse finanziarie;

Monitoraggio 2017

Promotore dell'azione

Comune di Genova

Responsabile dell'attuazione

Comune di Genova – Direzione Mobilità e Trasporti - AMT

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, ... Ad azione conclusa (ossia ad intervento realizzato), essi saranno monitorati in ottica del SEAP. 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 (C₆H₆), particolato fine (PM₁₀), anidride carbonica (CO₂). 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 **ultimata**.

Quantitativo: 100%

Gli impianti di Quezzi e di Villa Scassi sono entrati regolarmente in funzione.



Per il primo è stato emesso il certificato di collaudo tecnico-amministrativo, mentre per il secondo è in fase di definizione.

Monitoraggio ambientale

Risparmio energetico (MWh): 3706 MWh

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

Riduzione emissioni (tCO₂): 991 tCO₂

Staff

Un funzionario tecnico con compiti di supervisione. (1 FTE Full time equivalent job)

Costi

-

Barriere o ostacoli incontrati

Per l'impianto di Quezzi si sono verificati ritardi nelle procedure di acquisizione dei terreni e nel rilascio del parere a cura del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Per l'impianto di Scassi, tra le altre problematiche, si evidenziano quelle legate al rilascio del parere preliminare da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti, del parere della Soprintendenza ai Beni Ambientali in relazione al verde pubblico del Parco storico di Villa Scassi (abbattimento di un Pino), al ritrovamento di tubazioni in fibrocemento nella galleria di accesso da via Cantore, alla sorpresa geologica durante le operazioni di scavo per l'adeguamento della stessa galleria, ecc.