



| | |
|--|-------------------------|
| TRA - S05 | Isole ambientali |
| Area di Intervento A4 - Trasporti A44 – Passaggio modale agli spostamenti a piedi e in bicicletta | |
| 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 Il PUM definisce le “isole ambientali” come una combinazione di interventi regolatori, sull’assetto geometrico delle strade e sull’arredo urbano, mirati a: <ul style="list-style-type: none">• Ridurre i flussi veicolari;• Diminuire velocità media dei veicoli;• Garantire alti livelli di sicurezza stradale;• Favorire la marcia dei mezzi pubblici e la mobilità ciclopeditoneale. L’aggiornamento dello scenario di PUM ha modificato la localizzazione delle isole inserendo via Molassana ed eliminando via Canevari e via Piacenza. La realizzazione delle Isole ambientali previste dal Pum potrà avvenire solo a seguito di più approfondite valutazioni che prendano in considerazione le caratteristiche territoriali, della rete viaria, oltre agli strumenti di pianificazione vigenti sul territorio. Nel breve termine sono previste quella a Molassana e a Sampierdarena. | |
| Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni L’istituzione dell’isola ambientale apporta significativi benefici sia in termini trasportistici che ambientali, come si evince dai valori degli indicatori relativi agli archi coinvolti in fase di simulazione (Veicoli*Km, velocità [km/h], Livello sonoro equivalente,...). In merito agli obiettivi delle isole ambientali, occorre tener conto dei benefici “esterni” (riduzioni nei costi direttamente legati al “consumo di trasporto” con i diversi modi, per i quali non esiste uno specifico “mercato”) che facilmente vanno a concretizzarsi in interventi del genere. Le voci più significative di tali costi esterni sono: <ul style="list-style-type: none">• l’incidentalità (solo in parte rappresentata dagli esborsi delle società di assicurazione)• il rumore• l’inquinamento atmosferico• l’emissione di gas climalteranti• altri effetti urbani legati alla presenza “fisica” dell’automobile (disturbo/impedimento alla mobilità ciclopeditoneale, impatto sul paesaggio urbano ecc.). Gli interventi previsti riguardanti le isole ambientali non possono essere presi in considerazione singolarmente, ma anzi necessitano, per la valutazione della loro efficacia 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. 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 | |



percorse 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 della realizzazione delle isole ambientali. Partendo dalle valutazioni condotte nel Piano Urbano della Mobilità, la realizzazione delle isole ambientali a breve termine incide circa del -1,4% sul totale delle emissioni prodotte dal settore (pari a circa - 6937 tCO₂/a)

Prevedibile svolgimento temporale

-

Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori

Comune di Genova – Direzione Mobilità
Municipi coinvolti
Camera di Commercio
Associazioni Commercianti, Comitati di quartiere
Altri Settori/Direzioni/Uffici comunali
AMT – Azienda Mobilità e Trasporti

Valutazioni e strategie finanziarie

Per quanto riguarda la realizzazione delle isole ambientali, è stato preso come riferimento un valore medio di costo per metro lineare di strada pari a 180 € (valore stimato sulla base dei costi sostenuti per la realizzazione di isole ambientali già esistenti). La stima della lunghezza delle vie interessate dall'intervento ha permesso di ricavare il costo di investimento per ciascun comparto interessato.

Possibili ostacoli o vincoli /barriere di mercato

- Mancanza di fondi per l'investimento e/o per la manutenzione del servizio e delle infrastrutture correlate;
- Mancata comprensione da parte dei cittadini dell'importanza della pedonalità ai fini della riqualificazione.

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 sulle isole ambientali 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 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). A breve termine, tali indicazioni possono risultare sinergiche con la revisione biennale del Piano Urbano del Traffico. 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: 75%

Isola ambientale di Sampierdarena:

Con DGC 176/2016 "Approvazione del progetto di fattibilità tecnico ed economica per la moderazione del traffico dell'Isola Ambientale a Sampierdarena" è stato approvato il progetto di fattibilità tecnico ed economica dell'Isola ambientale di Sampierdarena.



Con DD 16/2017 è stata approvata la Convenzione operativa con cui si è affidata ad ASTER S.p.A. la redazione dei progetti definitivo ed esecutivo relativi all'intervento "Progetto per la moderazione del traffico dell'Isola Ambientale a Sampierdarena" di cui al DPCM 25 maggio 2016 – ambito di Sampierdarena, Campasso, Certosa a Genova previsto nel programma straordinario per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia.

Il 26/02 è prevista l'apertura delle buste relativa alla gara dei lavori.

Isola Ambientale di Molassana:

a valle di concertazione con gli stakeholders, l'azione è stata rimandata.

Il beneficio ambientale finale sarà diverso da quello atteso in quanto Molassana è stata rimandata ma si sono aggiunti alcuni interventi a Sampierdarena

Monitoraggio ambientale

Risparmio energetico (MWh): 19500 MWh

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

Riduzione emissioni (tCO₂): 5203 tCO₂

Staff

1 funzionario tecnico (1 FTE Full Time Equivalent Job)

Costi

Il costo della riqualificazione di via Buranello ammonta circa a 1.600.000 €

Il costo dell'intervento di pedonalizzazione di via Nicolò Daste ammonta a circa 400.000 €.

Il costo per l'isola ambientale di Sampierdarena ammonta a 525.000 €.

Barriere o ostacoli incontrati

- Difficoltà nel definire la disciplina della circolazione in via Buranello, per l'esistenza di diversi interessi territoriali.