



TRA - L05	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 ciclopedonale. Sul lungo periodo sono previste: <ul style="list-style-type: none">• Sestri• Pegli• Nervi 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.	
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 ciclopedonale, impatto sul paesaggio urbano ecc.). Nel merito degli indicatori trasportistici, alla seconda fase a lungo termine 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 delle isole ambientali. Partendo dalle valutazioni condotte nel Piano Urbano della Mobilità, la realizzazione delle isole ambientali a lungo termine incide circa del 1,4% sul 21,76 del SEAP (pari a -6937 t/a circa).	

**Prevedibile svolgimento temporale**

Le isole a lungo termine hanno un orizzonte temporale 2015-2019.

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. Le stime per l'intervento 1 su Sestri si aggirano intorno ai 200 mila euro, per l'intervento 2 a Pegli poco più dei 100 mila euro; per Nervi, il costo è decisamente maggiore, dovuto ai km di percorrenza (circa 700 mila). Il costo inoltre può aumentare per l'uso di materiali di pregio in aree di particolare rilevanza turistica e storico/monumentale.

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 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). 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: 0%

Era stato redatto un documento che ha sottoposto ad analisi puntuale le isole ambientali proposte nel PUM. In particolare, sulla base delle caratteristiche della rete viaria, degli spazi aperti esistenti e degli strumenti di pianificazione vigenti, era stata elaborata una proposta di perimetrazione delle isole ambientali, nelle quali attuare politiche di moderazione del traffico. Da questa analisi l'ambito di Nervi risultava più adatto alla realizzazione di interventi puntuali di moderazione del traffico, piuttosto che ad una vera e propria Isola ambientale.

Monitoraggio ambientale



Risparmio energetico (MWh): 0 MWh Produzione da Fonti Rinnovabili (MWh): non previsto dall'azione. Riduzione emissioni (tCO ₂): 0 tCO ₂
--

Staff

-

Costi

-

Barriere o ostacoli incontrati

-
