

GENOVA MERAVIGLIOSA

rigenerare geNOVA



GENOVA
TRASPORTI

GENOVA TRASPORTI

2



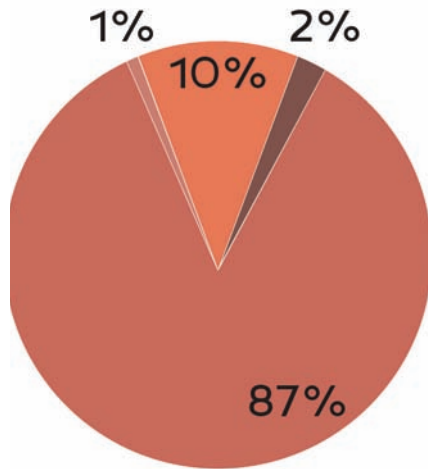
Camera di Commercio
Genova





SISTEMA DEI TRASPORTI A GENOVA

Mappe e Dati



CAR/VAN

MOTORCYCLE

BUS

TRAIN

PEOPLE

580.934

HIGHWAY

147,3 km

URBAN STREET

398,3 km

METROPOLITAN

7,2 km

- 11,7 km di strade statali
- 7,3 km di strade statali
- 9,7 km di strade provinciali
- 956 km di strade comunali
- 178,8 km di strade vicinali
- 263,3 km di strade private
- 7,2 km di metropolitana
- No. dei viaggiatori di autobus-metro per giorno: 424500
- 97% della popolazione vive nel raggio di 300 metri da una fermata del trasporto pubblico

METROPOLITAN

- In service
- Under costrution

FUNICULARS

- In service
- Under costrution

BICICLE LINE

- Under costrution

Highway's Project

- Under costrution

TRAIN - TRAM

- Urban Service
- Under costrution
- Other Railway Lines
- Tram under costrution
- Terzo Valico

SIGNAL

- Park in service
- Park under costrution
- Highway entrance/exit



SISTEMA DEI TRASPORTI A GENOVA

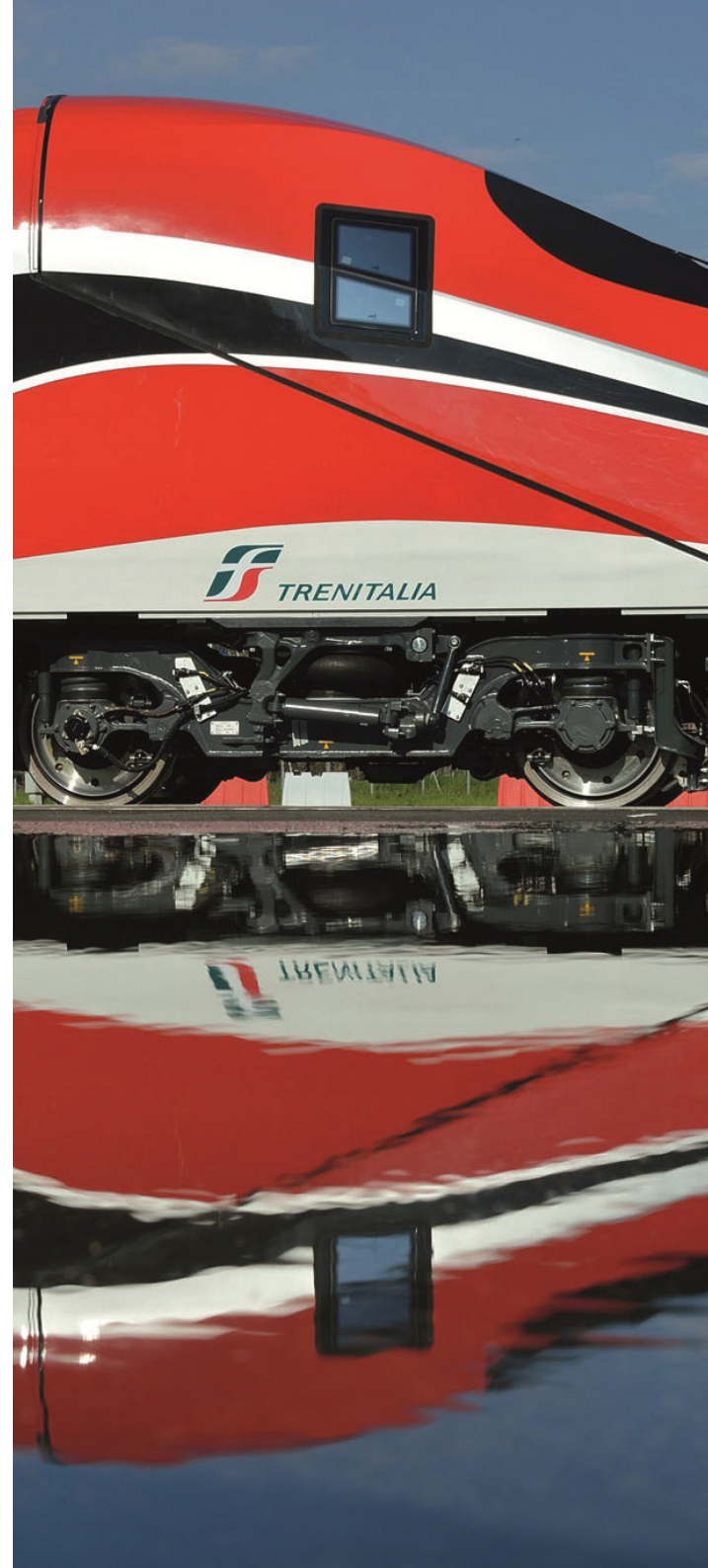
I vincoli orografici del territorio, stretto fra il mare e l'Appennino, la densità demografica e produttiva, e alcune "accelerazioni" storiche nello sviluppo urbanistico hanno prodotto un sistema infrastrutturale (strade e aree di sosta) in parte inadeguato e soprattutto disomogeneo.

In particolare a fronte del sistema del nodo autostradale e degli assi viari urbani primari (sopraelevata, strada a mare, viale Brigate, corso Europa ...) non si accompagna un reticolo viario intermedio che permetta di distribuire adeguatamente i flussi veicolari che impegnano la rete primaria.

Ci sono alcuni obiettivi principali per migliorare la mobilità urbana:

- aumentare la capacità complessiva del sistema multimodale di trasporto a scala urbana soprattutto nelle infrastrutture di trasporto pubblico in sede propria/riservata (prolungamento del metrò e sistema innovativo di superficie su assi protetti);
- incrementare i livelli di servizio del trasporto pubblico a scala urbana, per acquisire nuova utenza e servire al meglio la propria utenza consolidata attraverso: interventi previsti sui diversi sistemi (ferrovia, metro, sistema innovativo di superficie, impianti di risalita, nave) in un assetto di servizio integrato con individuazione di nodi di interscambio fra sistemi di trasporto pubblico e di interscambio auto-mezzo pubblico.





AZIONI

1-TRASPORTO PUBBLICO

1.A - "Linee di forza"

1.B - Linee di trasporto e trasporto pubblico leggero

2 - INTERCONNESSIONE (Mobilità come servizio)

2.A -INTERCHANGE TRA I TRASPORTI PUBBLICI E I TRASPORTI PRIVATI

2.B - INTEGRAZIONE DI RETI

2.C - QUALITÀ DEI MEZZI

2.D - Pagamento combinato (il "Genovino")

3 - CIRCOLAZIONE PRIVATA

3.A - Rete stradale e circolazione privata

3.B - Mobilità privata elettrica

3.C - Incentivi e tariffe delle aree di sosta

3.D - Mobilità condivisa

4 - MOBILITÀ DOLCE

4.A - Ciclomobilità

4.B - Percorsi pedonali

5 - MOVIMENTO MERCI

5.A - Distribuzione urbana

5.B - Traffico Portuale

6 - CULTURA DELLA MOBILITÀ

6.A - Verso una mobilità consapevole

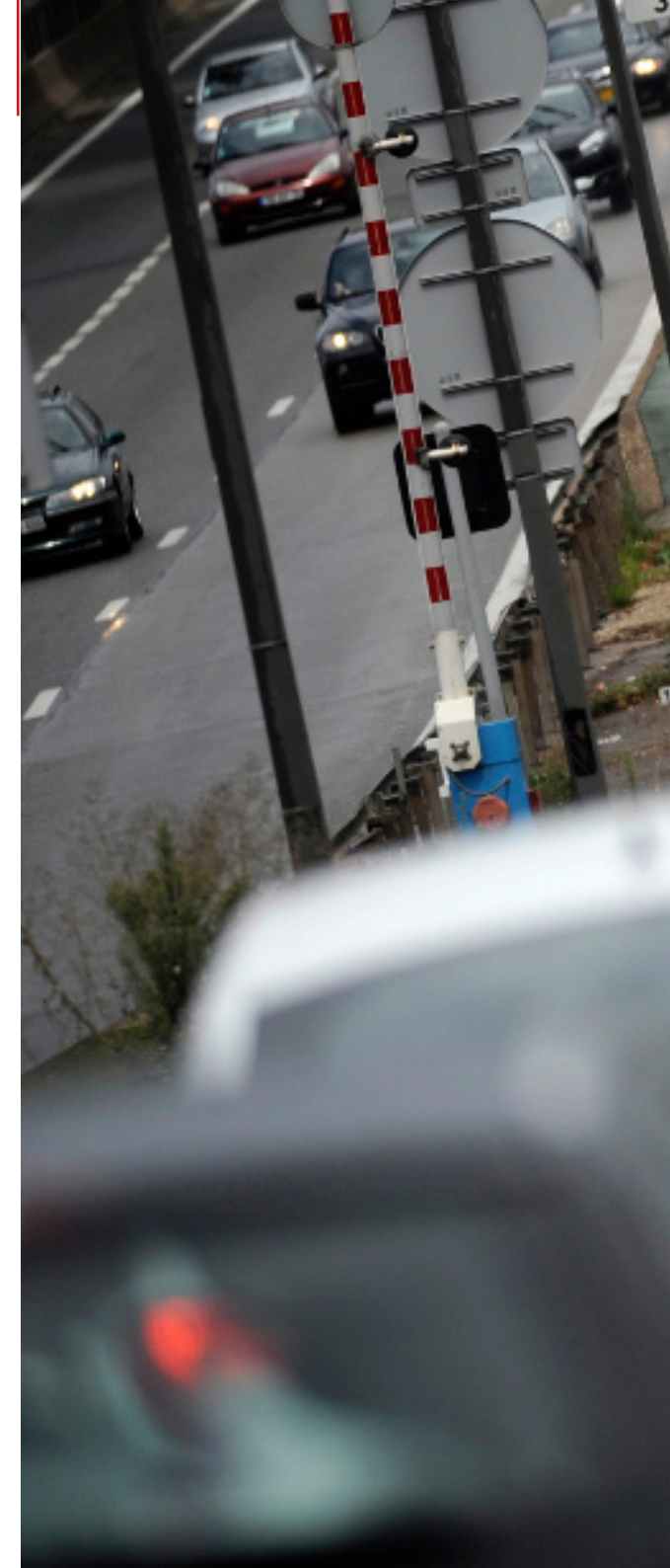
6.B - Sicurezza e osservanza delle regole

6.C - Strutture urbane

6.D - Mobilità di persone deboli

6.E - Un metodo per grandi progetti

6.F - Gestione e comunicazione del PUMS





TRASPORTI PUBBLICI

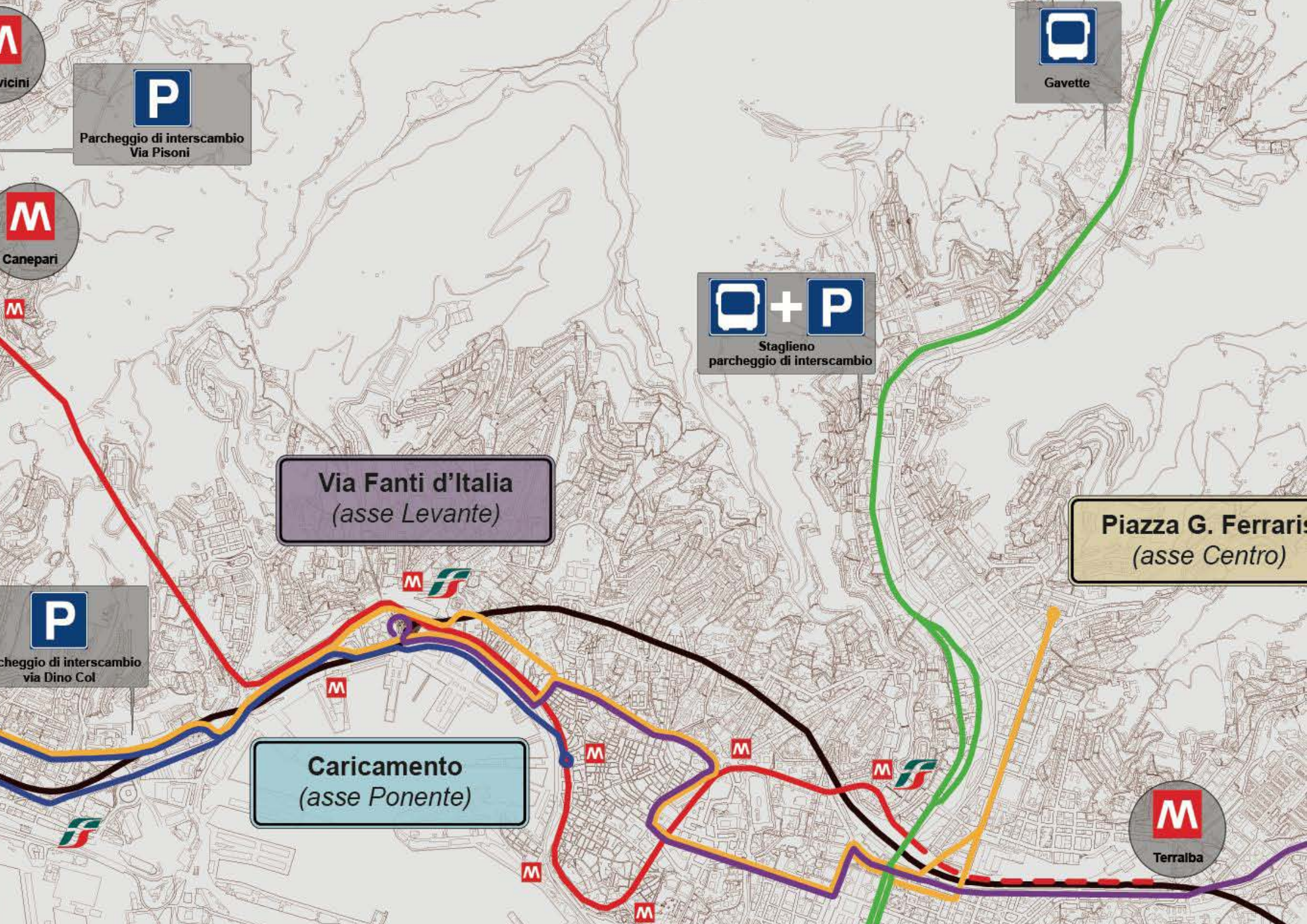
La nuova metropolitana (Linea F)

La linea della metropolitana che collega Brin a Brignole verrà ampliata con la costruzione di tre nuove stazioni (verso est: Terralba, verso ovest: Canepari e Pallavicini) e sarà successivamente allestita la stazione di Corvetto (già parzialmente costruita).

La linea della metropolitana che collega Brin a Brignole verrà ampliata con la costruzione di tre nuove stazioni (verso est: Terralba, verso ovest: Canepari e Pallavicini) e sarà successivamente allestita la stazione di Corvetto (già parzialmente costruita).

In corrispondenza delle due estremità saranno costruite nuove aree di parcheggio e le infrastrutture pedonali saranno ottimizzate garantendo l'interconnessione tra trasporto pubblico e privato.





vicini

P
Parcheggio di interscambio
Via Pisoni

Gavette



Canepari



Staglieno
parcheggio di interscambio

Via Fanti d'Italia
(asse Levante)

Piazza G. Ferraris
(asse Centro)

P
Parcheggio di interscambio
via Dino Col

Caricamento
(asse Ponente)



Terralba

TRASPORTI PUBBLICI

Linee di forza

Dal punto di vista tecnico, le scelte per le linee di forza sono divise in tendenze rafforzate o determinate esternamente e due opzioni strategiche.

Le tendenze rafforzate sono:

- 1- **GUIDA:** elettrica;
- 2- **POSIZIONE:** procedere, quando possibile, con la realizzazione di corsie dedicate, o promiscue quando inevitabile
- 3- **CAPACITÀ:** il massimo consentito dalle tecnologie e dalle normative;
- 4- **PRIORITÀ:** sistemi semaforici semisferici e preferenziali ("onda verde" = "green wale");
- 5 - **GUIDA:** ora umana, indipendente nel futuro.

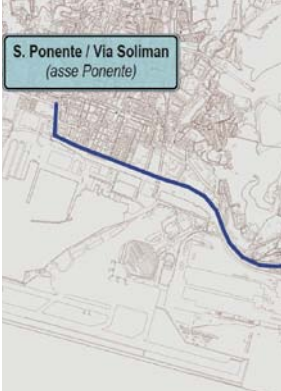
In vista delle tendenze rafforzate e / o esternamente determinate, ci sono due opzioni strategiche:

- 1 - **PATHWAY:** bound (tram) o libero (lightram, filobus, autobus);
- 2 - **SORGENTE DI POTENZA:** con catenaria (totale o parziale), con batteria (con ricarica, soluzioni diverse). L'attuale contesto strategico di PUMS identifica il layout delle linee di forza; in questo modo lascia inalterate le principali opzioni strategiche e di conseguenza la scelta tra tram, lightram / filobus e autobus (elettrico).

Le linee di forza includono:

- La metropolitizzazione della linea ferroviaria ovest;
- La metropolitana si estenderà alle sue due estremità.
- Quattro nuove linee per le quali saranno scelti i percorsi e la fonte di energia.

LINE "L"



LINE "P"

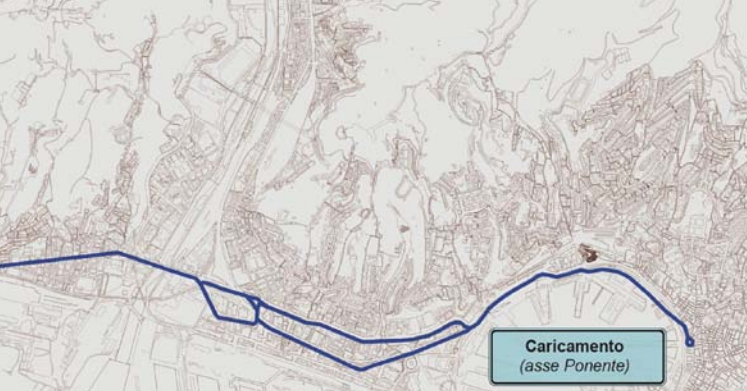


LINE "C"



LINE "VB"

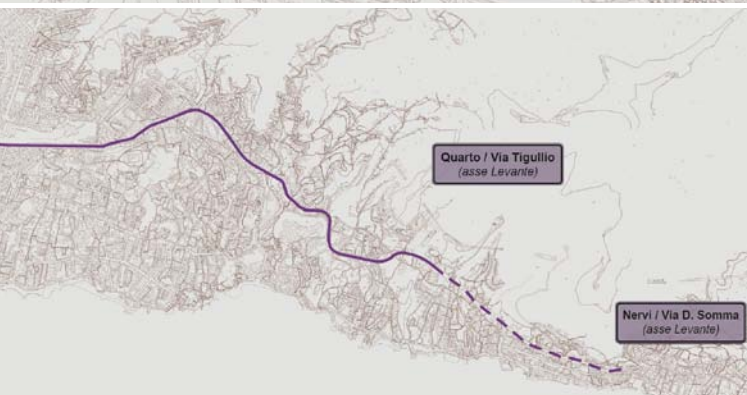




LINEA L

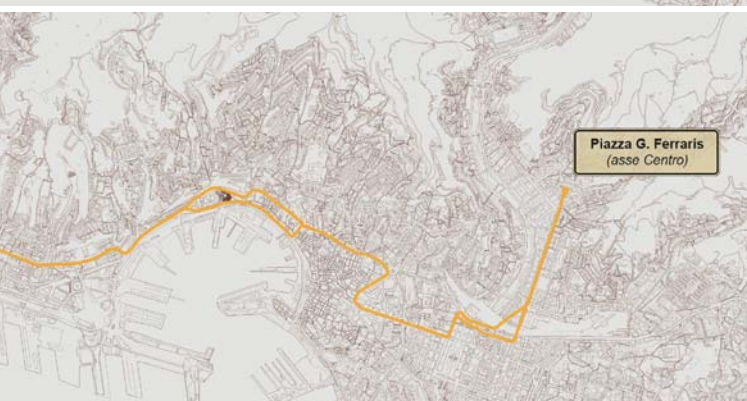
La linea L (Levante) si unirà all'intero Levante di Genova al centro della città, lungo l'asse Corso Europa-Corso Gastaldi, percorrendo 13,0 km.

La linea avrà inizio a Nervi (Corso Europa / Via Somma) passando per l'asse centrale verso Corso Europa, Corso Gastaldi, Piazza Verdi (di fronte alla stazione ferroviaria di Brignole), Fiume, Roma, Portello, Zecca, Nunziata, Balbi (indietro da Gramsci) Principe, Via Andrea Doria, Via Fanti d'Italia, e si sta sviluppando per circa 13 km. Si collega a tutte le rotte (F, M, VB, C, P) e al parco e pedala a Quarto in Via Tigullio (casello di Genova Nervi).



LINEA P

La linea P (Ponente) sarà un percorso di 10,6 km. Collegherà il cuore del centro città turistico (Acquario e Porto Antico) alla stazione ferroviaria di Piazza Principe, ai terminal degli autobus interurbani (Via Fanti d'Italia), ai terminal crociere e traghetti, Sampierdarena, insieme alla stazione ferroviaria e al centro commerciale di Fiumara, Cornigliano, la progettata stazione ferroviaria Genova-Aeroporto-Erzelli (sarà collegata al terminal, un parco tecnologico e un campus universitario e ospedale a Erzelli) a Sestri Ponente. Partendo da Caricamento, attraverserà le strade Gramsci, Adua, Buozzi, Milano, Francia, Buranello, Degola (di ritorno da Avio, Cantore), Ansaldo, Cornigliano, Siffredi, Puccini, Soliman (Sestri). Sarà collegato alle linee ferroviarie (Piazza Principe, Francia, Sampierdarena, Cornigliano, Aeroporto-Erzelli, Sestri), Metro (San Giorgio, Darsena, Dinegro), linee C e L, sarà possibile parcheggiare e percorrere in bicicletta Via Dino Col (Dinegro).



LINEA C

La linea C (centro città) ha una lunghezza di 11,3 km. Collega i nodi logistici di Brignole e Principe, le tre principali stazioni ferroviarie (Brignole, Piazza Principe e Sampierdarena) e le linee di trasporto pubblico pubbliche (metro M, linee L, VB e P), assicurando un collegamento veloce tra tutte le parti del centro città raggiungibili con i mezzi pubblici. Si estende da Est a Piazza Galileo Ferraris, per garantire linee di autobus in Val Bisagno, evitando Brignole, e da Ovest a Via Degola che collega le Stazioni marittime (terminal crociere e traghetti) e il parco e la possibilità di pedalare in zona Via Dino Col (Genova Ovest's casello) verso il centro della città.



LINEA VB

La linea VB (Val Bisagno) coprirà una lunghezza di 14,5 km e collegherà la Val Bisagno al polo logistico di Brignole, proseguendo verso Piazzale Kennedy, la porta orientale del nuovo Lungomare di Levante. Partirà da Prato (Pian Martello), lungo il Bisagno fino a Molassana, Staglieno, Brignole, Kennedy. Tre opzioni di progetto sono in fase di studio nel tratto tra Prato e Brignole: (a) interamente sulla riva destra; (b) interamente sulla riva sinistra, che copre l'asse Corso De Stefanis, Corso Sardegna, Piazza Giusti, Via Archimede (o Corso Torino e Corso Buenos Aires); (c) sulla sponda destra nel tratto di Via Bobbio (ponte Campanella) quindi sulla sponda sinistra. Si collegherà a tutti i percorsi, esclusa la linea P, e al parco pianificato e percorrerà Via Bobbio (il casello di Genova Est).

TRASPORTI PUBBLICI

Linee di forza

Questo sistema di percorsi aumenta la sua efficacia ed efficienza se alimentato da:

- 1 - Appropriata adduzione di linee di trasporto pubblico per aree a bassa domanda;
- 2 - La mobilità privata (trasporto privato, carpooling, mobilità dolce, ecc.) canalizzata attraverso una strategia efficace per gli interscambi.

Il primo problema può essere risolto da una gamma completa di misure volte a garantire, per quanto possibile, un trasporto pubblico di qualità con dimensionamenti appropriate per le aree a bassa domanda. Le economie di scale nelle rotte non sono fattibili, ma l'alta qualità dell'aggiunta del trasporto pubblico è fondamentale per indirizzare la maggior percentuale di cittadini all'uso del sistema di trasporto pubblico dalla sua origine alla destinazione.

La prossima generazione di autobus sarà prevalentemente elettrica. Le tecnologie di carica e stoccaggio dell'energia elettrica sono in rapida evoluzione. Allo stato attuale, se la quantità relativamente piccola di traffico non giustifica i costi di infrastruttura di rifornimento, come la linea aerea (catenaria), le tendenze più elevate delle prospettive saranno:

- ricarica notturna o veicoli elettrici a ricarica rapida;
- Veicoli ibridi (motore a combustione interna e motore elettrico) e veicoli elettrici ibridi plug-in (la batteria può essere ricaricata sia dal motore e dal generatore di bordo che dal motore elettrico).

In generale, i costi dei veicoli elettrici sono ancora elevati e, a causa dei rigidi vincoli di bilancio delle aziende di trasporto, la velocità e le possibilità di trasformarsi in trazione elettrica sono limitati.



Stima

Stima tempi
per Va

Impatto

Flessibilità s

Orientati

	Tram 	Lightram 
costi di realizzazione linee (ordini di grandezza)	Circa 20 M€/km	Circa 7 M€/km
tempi di progettazione e realizzazione all'esigebisogno (fonte dati: AMT)	Circa 8-9 anni	Circa 6-7 anni
rumori e vibrazioni durante realizzazione	Altissimo	Basso
adattabilità del sistema a modifiche o emergenze	Scarsa	Buona
Emissioni acustiche	Presenti (contatto bordino ruota-rotaiain curva)	Assenti
media durata di vita delle vetture	30 anni (revamping dopo 15)	15 anni
Nota	I veicoli tre casse-24 metri del sistema «lightram» sono normalmente in uso in altri paesi europei, ma <u>non omologati in Italia</u> . Tuttavia il <u>MIT ha dichiarato l'interesse a valutarne l'utilizzo a fronte di un progetto esistente. Genova potrebbe essere la prima città italiana ad adottarli</u> .	

TRASPORTI PUBBLICI

Trasporti pubblici leggeri

1 - NUOVI BUS “PIÙ PULITI” E PIÙ SILENZIOSI

La completa conversione dell'intero trasporto pubblico urbano alla trazione elettrica rappresenterà il segno più visibile della trasformazione urbana sostenibile, che ridurrà anche drasticamente sia l'inquinamento dell'aria che quello acustico.

2 - SERVIZIO SU RICHIESTA (DRINBUS)

Per soddisfare la richiesta comune delle aree a bassa densità di popolazione, i bus su richiesta operano per trasportare i gruppi di utenti verso la “zona di interscambio” più vicina sulle linee della rete di forza.

Questa è una questione molto importante, soprattutto nelle zone collinari e periferiche di Genova, dove il servizio può essere utilizzato anche come servizio notturno.

3 - PIÙ SPAZIO PER I TAXI

Un maggiore utilizzo dei taxi, ancora considerato un “trasporto di lusso”, andrà a vantaggio dell'intero sistema di mobilità.

Inoltre, la bassa richiesta annulla il potenziale di innovazione e espone il settore ai rischi della concorrenza.

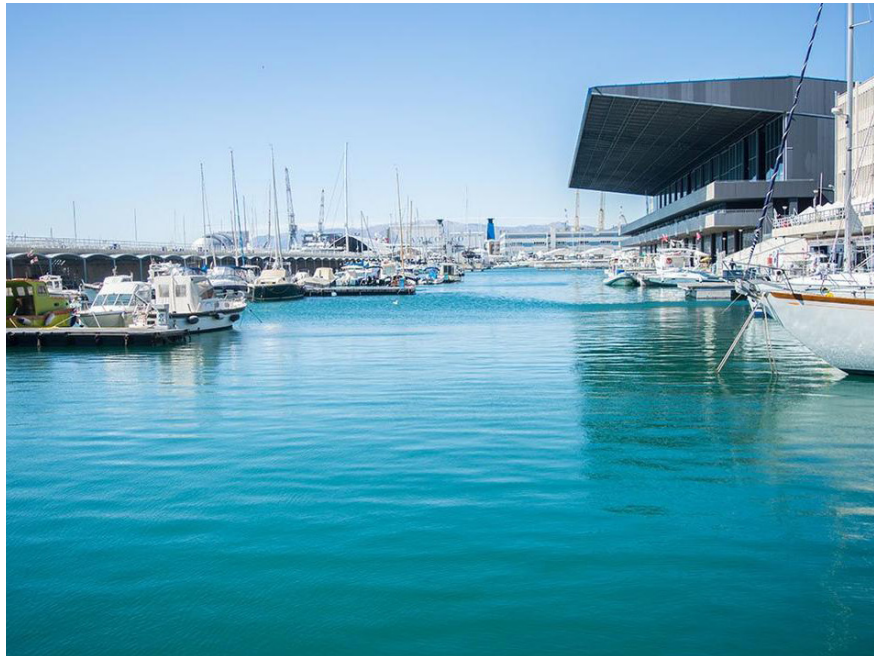
4 - RIVALUTARE LE NOSTRE INSTALLAZIONI SPECIALI

I nostri speciali sistemi di trasporto, come ascensori o funicolari, sono una peculiarità del sistema di trasporto di Genova. Tutti sono ecologici e fondamentali per superare gli specifici problemi del terreno: devono essere protetti e rafforzati.

5 - RICREARE IL TRASPORTO MARITTIMO

Il trasporto marittimo pubblico, ampiamente utilizzato in altre città, ha un'applicazione limitata e costi relativamente elevati per l'amministrazione.





INTERCONNESSIONI

2.A - L'INTERSCAMBIO TRA TRASPORTO PUBBLICO E PRIVATO

Il nostro nuovo sistema di mobilità basato sulle linee di forza del trasporto pubblico sostenibile richiede di facilitare il traffico di adduzione, al fine di semplificare le opportunità di interscambio con il trasporto privato e con gli altri servizi di trasporto pubblico.

2.B - INTEGRAZIONE DI RETE

Il PUMS fornirà la completa integrazione tra le linee di forza, la rete dei parcheggi di interscambio, i flussi di traffico privato e la rete di adduzione del trasporto pubblico.

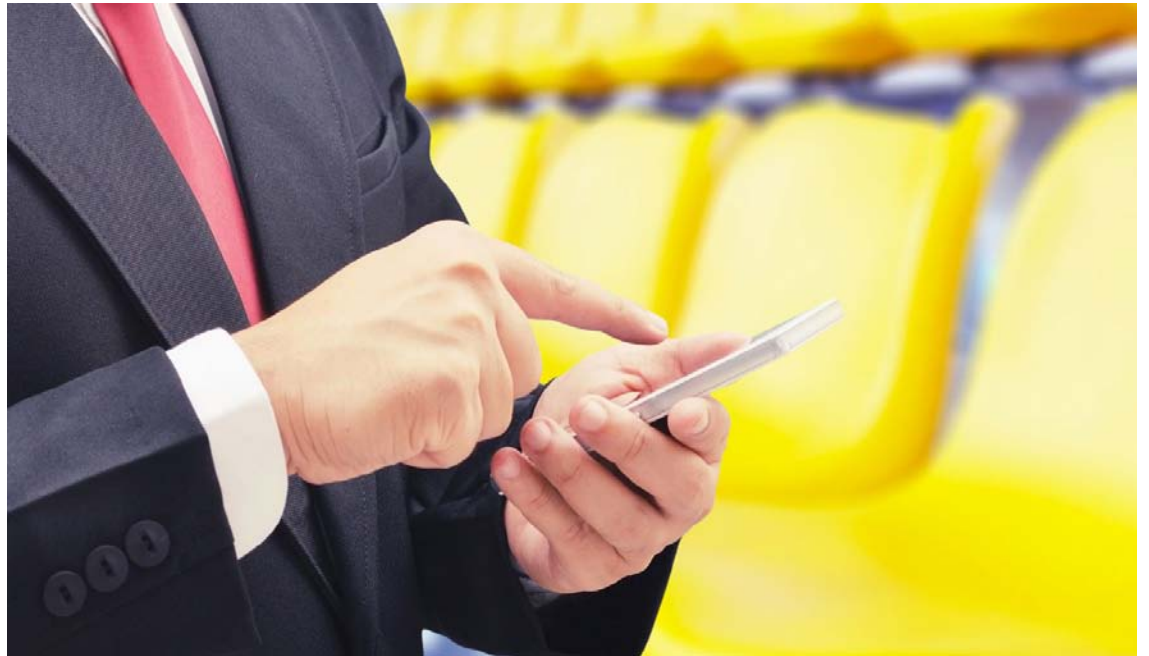
L'integrazione funzionale sarà assicurata per il traffico privato dalla rete dei parcheggi di interscambio, e per il trasporto pubblico mediante la redistribuzione della rete di linee di adduzione mediante la soppressione delle reti più "ridondanti" e la conferma di quelle rimanenti sui punti terminali o sugli hub delle linee di forza, compresi quelli della metropolitana e della ferrovia.

2.C - HUBS DI QUALITÀ

Saranno progettati hub di interscambio tra le diverse modalità di trasporto al fine di garantire spostamenti nel modo più veloce, sicuro e più semplice possibile.

2.D - SISTEMA DI PAGAMENTO INTEGRATO (IL "GENOVINO")

Il comune svilupperà un sistema elettronico di pagamento integrato per tutti i sistemi di trasporto e per le aree di sosta: abbonamenti di viaggio per tutti i trasporti pubblici collettivi (treno, ferrovia, metropolitana e autobus); aree di sosta per veicoli privati; car sharing e bike sharing; condivisione di veicoli cargo, taxi.



CIRCOLAZIONE PRIVATA

3.A - RETE STRADALE E TRAFFICO PRIVATO

Il PUMS prenderà in considerazione l'avvio di una procedura di revisione della classificazione delle strade esistenti, dalle strade urbane alle strade principali, strade di quartiere o strade locali.

Sulla base dell'analisi dei dati sulla mobilità (fonte / destinazione Matrix) la gestione del traffico sarà sottoposto a revisione, al fine di indirizzare correttamente verso le autostrade gli spostamenti più lunghi e veloci, evitando così che grandi flussi di traffico vengano indirizzati verso strade a capacità ridotta.

3.B - MOBILITÀ ELETTRICA PRIVATA

Per facilitare il passaggio della mobilità privata alla trazione elettrica, saranno presto implementate due misure: verrà incentivata la diffusione di un sistema di ricarica e verranno premiate le buone pratiche di risparmio energetico.

Il PUMS promuove un programma di ricarica capillare (le cosiddette "colonnine") utilizzabile da ogni veicolo, attraverso una partnership pubblico-privata.

3.C - INCENTIVI E TARIFFE DELLE AREE DI SOSTA

Il sistema di pagamento elettronico integrato ("Genovino") consentirà la massima flessibilità e variabilità delle tariffe. Garantirà una proporzionalità totale tra la tariffa e la durata effettiva della sosta.

Sarà applicato per periodi brevi e medi, commisurando con esattezza la tariffa alla durata della sosta.

Il parcheggio di interscambio con i trasporti pubblici avrà invece una tariffa forfettaria molto più vantaggiosa.

3.D - LA MOBILITÀ CONDIVISA

La mobilità condivisa sarà sostenuta e incoraggiata in tutti i suoi molteplici aspetti. Il car sharing sarà gestito da più operatori, anche in modalità "free floating". Per l'utilizzo

delle postazioni libere verrà probabilmente stabilito un costo forfettario, a vantaggio del Comune o della società concessionaria delle postazioni. Il possibile affidamento di un servizio di car sharing a un'autorità locale avverrà in condizioni di mercato aperto ("concorrenza sul mercato")



MOBILITA' DOLCE

4.A - LA MOBILITÀ CICLISTICA

La mobilità ciclistica sarà promossa attraverso il piano urbano della mobilità ciclistica (c.d. "biciplan") richiesto dalla recente legge 11/1/2018 n.2 come piano di settore nelle PUMS. Il piano prevede:

- Una rete di itinerari o percorsi ciclabili
 - Un sistema di bike sharing elettrico
 - Un'ampia distribuzione di "rastrelliere" per parcheggiare
 - Limite di velocità a 10 km / h per i cicli quando circolano nelle aree pedonali
 - Un piano per lo sviluppo di stazioni di ricarica, in appositi "terminal" adatti anche per parcheggiare biciclette condivise e come punti informativi e turistici
 - La possibilità di portare bici gratuitamente su ascensori, treni e probabilmente tram / autobus, così come su Navebus;
 - Incentivi per l'acquisto di bici elettriche e motocicli;
- L'uso di "Bicibus" su percorsi accompagnati casa / scuola.

4.B - SPOSTAMENTO A PIEDI

La dimensione della mobilità pedonale diffusa e sicura è fondamentale per la sostenibilità e la qualità della vita urbana.

Il PUMS promuoverà lo sviluppo di aree e percorsi pedonali o misti, tenendo presente le esperienze positive finora condotte (Via Garibaldi, Via San Lorenzo, Via San Vincenzo, Via Cesarea, Via Sestri ...)

La creazione o la soppressione delle aree pedonali avverrà dopo aver consultato, anche con un referendum, la comunità locale e gli operatori, diretti dal PUMS, o sull'iniziativa:

- Dell'amministrazione locale;
- Dai comuni;
- Da comunità locali.

GRANDI MOVIMENTI

5.A - LA DISTRIBUZIONE URBANA

L'organizzazione razionale dei movimenti di merci in città (principalmente verso la destinazione) è diventata molto più complessa da quando è stato aggiunto un volume sempre maggiore di consegne di prodotti acquistati online (nel 2017, circa 150 milioni di consegne in Italia) rispetto alla fornitura delle attività commerciali.

Il sistema distributivo soffre di diverse inefficienze, tra cui:

- Basso coefficiente di ricarica medio;
- Domanda frammentata tra diversi operatori;
- Modalità inquinanti;
- Auto parcheggiate illegalmente.

5.B - IL TRAFFICO PORTUALE

Il trasporto merci destinato a / proveniente dai terminal portuali deve rimanere il più a lungo possibile separato dall'afflusso urbano / metropolitano e dall'afflusso turistico.

Il PUMS stabilirà la creazione di un'unità di lavoro condivisa tra il comune e l'autorità del sistema portuale che ha lo scopo di:

- Monitorare e stimare l'afflusso attuale e futuro, compresa la mobilitazione e lo stoccaggio di contenitori e veicoli vuoti;
- Organizzare la viabilità all'interno dei gate portuali, monitorare volumi e picchi, intraprendere traffico su / verso reti esterne alle aree urbane senza interagire (ove possibile) con l'afflusso veicolare urbano e con il traffico ferroviario di interesse locale;
- Individuare aree per il parcheggio di veicoli merci.





현대 수프리
HYUNDAI SUPREME
PANAMA
IMO 9347619

LA CULTURA DELLA MOBILITA'

6.A - VERSO UNA MOBILITÀ CONSAPEVOLE:

Cambiare coscienza e sensibilizzare sul valore del comportamento sostenibile è, a lungo termine, la chiave per migliorare la qualità della mobilità, dell'ambiente e della vita urbana.

6.B - SICUREZZA E RISPETTO DELLE REGOLE:

Attraverso l'efficacia prevista degli incentivi e dei premi strategici, la sicurezza del traffico e della mobilità non può più consentire comportamenti pericolosi per se stessi e per gli altri. Come accennato, il PUMS dovrà contribuire ad educare al rispetto delle regole di circolazione e quindi aumentare la consapevolezza dei pericoli legati al transito su strada.

6.C - SERVIZI URBANI:

La gestione della mobilità si svolge anche con azioni che possono ridurre significativamente la domanda o i suoi picchi. I servizi pubblici devono essere "avvicinati" ai cittadini sia fisicamente che telematicamente, a partire dai servizi municipali per ridurre il numero e la durata dei viaggi mantenendo lo stesso numero di servizi forniti e raggiungere la massima l'utilità.

6.D - MOBILITÀ DEI DEBOLI:

Se l'opportunità di muoversi è di per sé la condizione della qualità della vita urbana, ogni sforzo deve essere volto a ridurre al minimo gli ostacoli alla mobilità derivanti da disabilità fisiche, condizioni di salute, difficoltà legate all'età, al genere e alla diversità culturale. Il PUMS promuove le pari opportunità nella mobilità urbana per raggiungere questo fondamentale obiettivo di equità.

6.E - UN METODO PER GRANDI PROGETTI:

Tutti i progetti potenzialmente generativi di traffico e quelli che attraggono più traffico o che possono produrre conseguenze significative e permanenti sulla domanda di mobilità dovranno fornire le opere infrastrutturali e la necessaria ristrutturazione dei servizi di trasporto pubblico.

6.F - GESTIRE E COMUNICARE IL PUMS:

La complessità e il numero di azioni previste, l'alto numero di soggetti amministrativi e politici coinvolti, l'enorme impegno finanziario e il tempo necessario per l'attuazione determinano il concreto rischio che il Piano Urbano per la mobilità sostenibile resti un "libro dei sogni" destinato agli archivi dell'amministrazione.



SISTEMA DEI TRASPORTI A GENOVA

I COSTI DELLE QUATTRO LINEE DI FORZA E PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO







		Length	LIGHTRAM 24 M		TRAM		
			Millions of euros		Millions of euros		
			Km	Min	Max	Min	
Line L (Levante)	Including park and via Tigullio storage	13,0	77	86	192	248	
Line VB (Val Bisagno)	Including park and Staglieno storage	14,5	84	98	270	345	
Line C (Centro)		11,3	70	85	250	310	
Line P (Ponente)	Including park and airport storage	10,6	50	54	140	190	
Park Via Col			12	12	12	12	
Carlini deposit			15	15	15	15	
		49,4	308	350	879	1.120	

I COSTI TOTALI

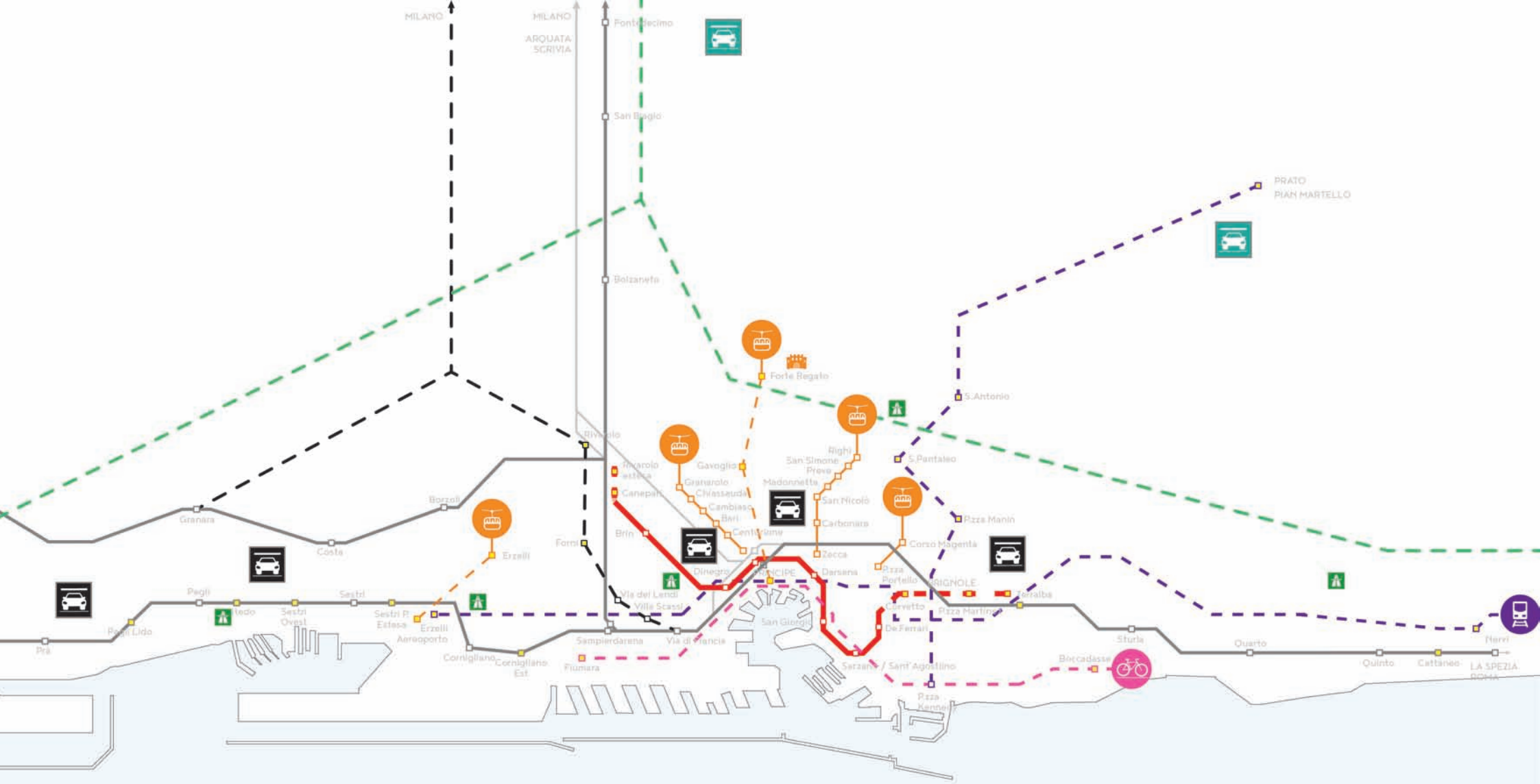
THE 4 STRENGTH LINES ON	Min	Max
Lines (trams), remittances, 4 interchange parks	879	1120
AMT replacement	245	330
Bike lines	10	17
Other interventions	15	20
	1.149	1.487

THE 4 STRENGTH LINES ON LIGHTRAM	Min	Max
Lines (trams), remittances, 4 interchange parks	298	330
AMT replacement	245	330
Bike lines	10	17
Other interventions	15	20
	568	697

SISTEMA DEI TRASPORTI A GENOVA

Tipo di intervento PUMS		Costo complessivo dell'opera	Disponibilità di fondi pubblici	Complessità tecnica	Generazione di ricavi da esercizio	Modelli PPP di successo
Nuove linee di trasporto a guida fissa (metrò leggero, tram...)		+++	++	+++	+	++
Sistemi ettometrici (people mover, cabinovie ...) per connettere nodi del sistema di trasporto		++	++	+++	++	++
Parcheggi di interscambio		+	+	+	++	+++
Piste ciclabili		+	+++	+	+	+
Infrastrutture di alimentazione per la mobilità elettrica		+	+	++	++	+++
Sistemi di gestione intelligente del traffico		+	++	+++	+	+





CREDITS

LOCATION

Genoa, Italy
Paris, France

PROMOTEURS / PROMOTORS

Regione Liguria
Comune di Genova
Autorità Portuale
Camera di Commercio Genova

SUPERVISION / PUBLISHING SUPERVISOR

Marco Bucci
Mayor of the Municipality of Genoa

PUBLIE PAR / EDITED BY

Simonetta Cenci
Deputy Mayor - Office for Urban Development
and Urban Planning

COORDINATION DES DONNEES / DATA COORDINATOR

Elisa Serafini
Deputy Mayor Office of City Marketing, Culture
and Youth Policies

Giancarlo Vinacci
Deputy Mayor Office of Economic
Development of City

EQUIPE DU PROJET / PROJECT TEAM

Emilia Ameri, Angela Burzoni,
Anna Maria Colombo, Stefania Finelli,
Stefano Malaspina, Antonio Pastorino,
Geronima Pesce, Cesare Torre

COLLABORATEURS / COLLABORATORS

Luca Aly, Vittoria Bonini,
Leonardo Corinti, Paolo Galelli,
Alessio Minetto, Olga Nazarenko,
Giulio Pastorino,

PROGRAMME / PROGRAM

Genova Meravigliosa,
rigenerare geNOVA

CALENDRIER / CALENDAR

MIPIM 2018, March 13-16
Cannes, France

PUBLICATION ET PRODUCTION / PUBLISHING AND PRODUCTION

Comune di Genova
Ante Prima Consultants, Paris

DIRECTION EDITORIALE / EDITORIAL DIRECTION

Luciana Ravanel
Jeanne Mogis,
Anastasia de Villepin
Ante Prima Consultants, Paris

TRADUCTION / TRANSLATION

Barbara Grosso, Shenker
Ante Prima Consultants, Paris
IDEM, Paris

PROJET EDITORIAL / EDITORIAL PROJECT

Enrico Martino

DESIGN GRAPHIQUE ET VISUEL / GRAPHIC DESIGN AND IMAGE PROCESSING

Sergio Tani

PHOTOGRAPHES / PHOTOGRAPHS

Stefano Anzini
Fabio Polosa

VIDEO

JP Droni

IMPRESSION / PRINTING

Script Laser Paris