



<b>TRA – L09</b>	<b>Potenziamento del sistema ferroviario metropolitano</b>
<b>Area di Intervento</b> A4 - Trasporti A49 – Passaggio modale al trasporto pubblico	
<b>Categoria di strumenti</b> B4 – Trasporti B410 – Altro	
<b>Promotore dell'azione</b> Comune di Genova	
<b>Responsabile dell'attuazione</b> Comune di Genova – Direzione Mobilità	
<b>Descrizione sintetica dell'azione</b> L'infrastruttura ferroviaria nella città di Genova ha un forte impatto sia dal punto di vista dei traffici che da quello paesaggistico ambientale. La morfologia e orografia di Genova hanno costretto, infatti, ad uno sviluppo prevalentemente costiero dell'intera rete di trasporto (sia stradale che su ferro). Con una frequenza media di un passaggio ogni 2 minuti l'infrastruttura ferroviaria genovese risulta essere una delle più cariche e pertanto sottodimensionata rispetto alla reale domanda portata sia da treni passeggeri a breve e lunga percorrenza, che da convogli merci. Il potenziamento ferroviario interessa la rete compresa tra la stazione di Brignole e quella di Voltri. Si tratta di un intervento che prevede il quadruplicamento della rete permettendo una separazione fra il trasporto regionale e urbano da quello merci di lunga percorrenza. Questa specializzazione del traffico rientra nel più vasto progetto del nodo ferroviario di Genova, che, prevede una serie di interventi complementari a favore del potenziamento della rete costiera ad uso urbano/regionale di breve percorrenza, tra queste: la bretella di Voltri, il progetto Grandi Stazioni Principe – Brignole, il Terzo Valico, il potenziamento del sistema di comando e controllo del nodo di Genova. Il progetto di potenziamento ferroviario, recepito dal PUM nello scenario di riferimento, è stato approvato a livello strategico e di indirizzo dalla Delibera CIPE n. 85 del 29/03/2006 e dal Protocollo di Intesa siglato da Regione Liguria, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato S.p.A. nell'ottobre 2008. In particolare la metropolitanizzazione del nodo ferroviario a servizio del traffico locale prevede l'apertura delle seguenti fermate ferroviari: <ul style="list-style-type: none"><li>- Palmaro</li><li>- Pegli lido,</li><li>- Multedo,</li><li>- Sestri ovest,</li><li>- Aeroporto - Erzelli,</li><li>- Cornigliano s. Giovanni d'Acri.</li><li>- Teglia.</li></ul>	
<b>Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni</b> I risultati attesi dall'azione di potenziamento del sistema ferroviario sono prevalentemente di innalzamento della qualità del servizio e di potenziamento dell'efficienza della rete ferroviaria che attraversa la città di Genova sia sulle brevi che sulle lunghe percorrenze indifferentemente per convogli merci e passeggeri. 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 di CO <sub>2</sub> pari a circa il 0.5 % della riduzione totale previste nel campo del trasporto (pari a -2478t t CO <sub>2</sub> /a circa e – 9266,5 MWh). È fondamentale ricordare che, i risultati sia qualitativi che quantitativi ipotizzati sussistono se e solo se si considera l'intervento come parte integrante di un più largo progetto di riorganizzazione del sistema di mobilità locale e/o regionale per questo specifico caso.	



#### Prevedibile svolgimento temporale

L'entità degli interventi (non solo quelli sulla linea ferroviaria, ma anche e soprattutto quelli ad integrazione della stessa) non consente di prevedere un efficiente funzionamento dei sistemi sul breve periodo. I primi risultati ed effetti positivi anche in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> saranno monitorabili solo in fase di esercizio dell'intero sistema sul lungo termine (2020).

#### Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori

Regione Liguria  
Comune di Genova  
RFI  
FS  
GRANDISTAZIONI

#### Valutazioni e strategie finanziarie

In parte risorse derivanti dalla valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere in sede di Protocollo di Intesa del 2008, presenti nel Piano Direttore.

#### Possibili ostacoli o vincoli /barriere di mercato

- Cambio degli orientamenti politici dell'Amministrazione comunale sul lungo termine;
- Mancanza di risorse economiche per la realizzazione degli interventi principali e/o a supporto;
- Necessità di gestire un cantiere assai complesso che richiede interventi tampone sia dal punto di vista urbanistico che trasportistico;
- Difficoltà ad acquisire nuove utenze al mezzo pubblico considerato l'elevato utilizzo da parte dei cittadini genovesi già in atto (punto di partenza 43%);
- Difficoltà ad attivare le interconnessioni con la rete della metropolitana previste nel Protocollo di Intesa sottoscritto dal Comune il 3 ottobre 2008;
- Difficoltà nel coinvolgimento degli stakeholders.

## 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 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 (NO<sub>x</sub>), composti organici volatili (VOC), polveri totali sospese (TSP), benzene (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), particolato fine (PM<sub>10</sub>), anidride carbonica (CO<sub>2</sub>). 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 **in corso**  
Quantitativo: 20%

Sono state svolte e sono attualmente in corso molteplici attività a riguardo:

- A seguito dell'approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico (SAU) del Piano di Sviluppo Aeroportuale avvenuta con Delibera di Consiglio Comunale nel 2016 (DCC n° 4 del 09.02.2016) Aeroporto SpA realizzerà **un edificio di servizi**



**aeroportuali e parcheggi in prossimità della nuova fermata ferroviaria Aeroporto/Erzelli**, integrabile con il progetto definitivo della cabinovia (tratta Aeroporto/fermata FS), quest'ultimo pronto per l'avvio della procedura di gara.

- Sempre nel 2016, la stazione di Sestri Ponente, di cui è stato progettato il nuovo piano dei binari, è stata dotata da RFI di nuovi accessi a ovest e a est ed è stato chiuso lo storico ingresso centrale troppo pericoloso per i pedoni. Tali interventi permetteranno la demolizione degli edifici di stazione, lo spostamento degli apparati tecnici ed il conseguente allargamento di via Puccini a 18 m di calibro per eliminare il collo di bottiglia.

Inoltre, nel 2017:

- La UE ha definitivamente approvato il progetto "Genoa Airport, a Train to Europe" (GATE) i cui beneficiari sono Regione Liguria, Comune di Genova, Società per Cornigliano e Aeroporto di Genova.

- Rete ferroviaria italiana (RFI) nel Contratto di Programma 2012–2016 (Parte Investimenti - Aggiornamento 2015), ha inserito e finanziato per l'anno 2017, 2 mln di euro per il progetto esecutivo delle **tre fermate GATE (Sestri Ovest, Aeroporto/Erzelli, Cornigliano/SG Acri)** che intende completare e presentare per l'approvazione ufficiale in sede di Conferenza dei Servizi entro il 2018; nello stesso contratto sono inoltre previsti 68 mln eu per realizzare gli interventi ferroviari oggetto del GATE (risoluzione delle interferenze, piano del ferro e fermate).

- La Regione Liguria con DGR del 3.3.2017 n°165 ha destinato alla progettazione dell'impianto di trasporto, "funicolare di collegamento Aeroporto – ferrovia – parco scientifico e tecnologico di Erzelli" una cifra pari a 400.000 eu in fase di trasferimento al Comune di Genova per l'avvio delle progettazioni. Inoltre RL ha destinato un contributo massimo pari a 600.000 eu "alla riqualificazione dello scalo aeroportuale di Genova all'interno del progetto presentato dalla Società Aeroporto di Genova SpA".

In merito alla Viabilità - Sono stati avviati i lavori per la costruzione delle rampe di collegamento diretto dalla Strada a Mare (SSM) al casello Ge-Aeroporto (Lotto 10 della Strada a Mare) ed è in progettazione il completamento del nodo viario di Erzelli.

All'inizio del 2018, si è svolta la Conferenza dei Servizi presso Provveditorato opere pubbliche sede di Genova per l'esame preliminare del progetto definitivo per le nuove fermate ferroviarie Aeroporto/Erzelli e Nuova Cornigliano. Per quanto riguarda le fermate di **Voltri e Palmaro**, esse fanno parte del secondo lotto del progetto Nodo Ferroviario a lungo fermo per necessità di nuovo appalto ad altra impresa dei lavori che dovrebbero riprendere entro il 2018. La realizzazione delle fermate è inoltre condizionata dal progetto del viadotto di accesso al porto di Voltri che deve essere demolito e ricostruito per rendere possibile la realizzazione del nuovo piano del ferro, viadotto il cui progetto esecutivo dovrebbe essere in fase di appalto.

Circa la fermata **Sestri Ovest** – esiste uno studio di fattibilità predisposto dagli operatori che hanno realizzato il progetto dell'insediamento nelle fonderie di Multedo concertato in linea generale con gli enti interessati, per la compatibilità con le previsioni viarie e ferroviarie del PUC a Sestri Ponente.

Tale studio di fattibilità individua la prosecuzione della SSM (2+2 corsie) a monte della ferrovia e la nuova fermata ferroviaria di Sestri ovest in corrispondenza del parco ferroviario di via Bressanone. Lo studio di fattibilità teneva conto del ribaltamento a mare di Fincantieri, salvo modifiche future al progetto del cantiere.

Poiché l'azione è strettamente infrastrutturale, non è possibile al momento imputare benefici ambientali o di riduzione del fabbisogno energetico, prima che le opere siano effettivamente concluse.

#### Monitoraggio ambientale

Risparmio energetico (MWh): 0 MWh

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

Riduzione emissioni (tCO<sub>2</sub>): 0 tCO<sub>2</sub>

#### Staff

-

#### Costi

-

#### Barriere o ostacoli incontrati

-