

TRA-L09*	POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO
AREA DI INTERVENTO	
A4 – Trasporti A43 – Passaggio modale al trasporto pubblico	
CATEGORIA DI STRUMENTI	
B4 – Trasporti B410 – Altro	
PROMOTORE DELL’AZIONE	
Comune di Genova	
RESPONSABILE DELL’ATTUAZIONE	
Comune di Genova – Direzione Mobilità	
DESCRIZIONE SINTETICA DELL’AZIONE	
<p>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 Prà, 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.</p> <p>In particolare, la metropolitanizzazione del nodo ferroviario a servizio del traffico locale prevede l’apertura delle seguenti fermate ferroviari:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prà - Palmaro - Pegli lido, - Multedo, - Sestri ovest, - Aeroporto - Erzelli, - Cornigliano s. Giovanni d’Acri, - Teglia. 	
RISULTATI OTTENIBILI, RISPARMIO ENERGETICO E RIDUZIONE DELLE EMISSIONI	
<p>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 PUMS, la realizzazione degli impianti di risalita abbia un peso tale da portare una riduzione di CO₂ pari a circa il 0,5 % della riduzione totale previste nel campo del trasporto, corrispondenti a:</p> <p>Risparmio energetico previsto dall’azione al 2030: 9.267 MWh Riduzione di CO₂ prevista dall’azione al 2030: 2.478 tCO₂</p> <p>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.</p>	

PREVEDIBILE SVOLGIMENTO TEMPORALE
Data la complessità degli interventi e gli eventi nel frattempo sopraggiunti (crollo del Ponte Morandi e “Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell’aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova”), si prevede una riconferma e un’estensione dell’azione al 2030.
ATTORI COINVOLTI O COINVOLGIBILI /SOGGETTI PROMOTORI
Regione Liguria Comune di Genova RFI FS GRANDISTAZIONI
COSTI, 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.
STAFF
-
INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO
I parametri di valutazione dell’efficacia dell’intervento sono stati correttamente inseriti all’interno della documentazione del Piano di Mobilità Sostenibile: essi riguardano in special modo ripartizione modale, percorrenze e velocità medie (auto e moto), indice di saturazione, livelli di servizio tpl, tempi di viaggio, ... 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 (C ₆ H ₆), particolato fine (PM ₁₀), anidride carbonica (CO ₂). 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.).