

Relazione conclusiva di sintesi del Progetto di Territorio Snodo di Genova

Il punto della situazione nella costruzione del progetto

La città di Genova è stata indicata dal “Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali”, insieme ad altri undici territori nel contesto nazionale, quale “area bersaglio” in cui sperimentare una metodologia innovativa di pianificazione territoriale e programmazione economica, che faciliti la concreta attuazione dei progetti territoriali in coerenza e sinergia con i programmi ministeriali, mantenendo la continuità di azione con il Ministero stesso.

Il rapporto finale del progetto redatto dall'équipe dell'assistenza tecnica, composta da Gruppo CLAS (capofila) e Systematica in coordinamento con Urban Lab, sintetizza un lavoro di lettura del territorio fatta attraverso:

- un'analisi aggiornata e completa dei documenti di piano, programmi e progetti esistenti relativi al tema delle infrastrutture e della logistica;
- un inquadramento scenaristico del sistema delle infrastrutture e dei trasporti su scala internazionale e nazionale in grado di influenzare la pianificazione del contesto genovese anche attraverso una valutazione integrata territoriale;
- una valutazione attraverso analisi sia di tipo SWOT su scala nazionale, regionale e locale sia attraverso un'analisi multicriteria dei singoli progetti infrastrutturali, che ha permesso l'individuazione e la gerarchizzazione degli interventi identificati come strategici;
- un'intensa attività di interlocuzione strutturata con i principali portatori di interessi pubblici e privati, attraverso l'organizzazione di Tavoli di confronto a diversi livelli.

Le linee di progettualità individuate nell'ambito del Progetto di Territorio Snodo hanno come obiettivo il rilancio strategico dello sviluppo di Genova, nell'ambito della Regione Liguria e del Basso Piemonte verso il Nord Europa, e si inseriscono in modo perfettamente coerente nell'ambito della programmazione nazionale e comunitaria. Si tratta, in particolare, del sistema di interventi connesso al terzo valico ferroviario transappenninico in grado di mettere in relazione in modo efficiente Genova con le linee verso nord lungo le direttrici in direzione Torino, Novara, Milano e Bologna, del completamento del sistema di tangenziali autostradali di Genova in grado di eliminare l'elevato grado di congestione nell'arco nord tirrenico, del miglioramento della capacità portuale e retroportuale a servizio del Nord Italia e del Sud Europa.

Complessivamente le ventuno opere individuate, per un costo totale da sostenere nel periodo 2009-2025 indicato in circa 21 miliardi di Euro, di cui circa 4 già a disposizione, consentiranno:

- a) di disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del tessuto economico di Genova (dove si concentrano circa il 50% degli addetti della Liguria) nel contesto italiano, europeo e mediterraneo;
- b) di dotare Genova e la Regione Liguria di adeguate “porte di accesso” interconnesse con il Nord Ovest e i corridoi transeuropei;
- c) di sviluppare, in particolare, l'accessibilità interna dell'area metropolitana genovese, grazie all'adeguamento della rete ferroviaria, all'estensione della metropolitana, alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico in sede protetta.

Questi aspetti sono di grande rilevanza poiché le progettualità prese in esame, ancora prima che rispondere a ragioni di sviluppo socio economico, rispondono ad esigenze di efficienza stessa del sistema, sia in termini di capacità, sia in termini di affidabilità e sicurezza. Le attuali reti di trasporto pubblico locale, ferroviarie ed autostradali, infatti, sono obsolete o inadeguate ai moderni servizi ferroviari passeggeri e merci, come nel caso delle linee storica e succursale dei Giovi, o oltre i limiti delle proprie capacità come nel caso della tratta autostradale fra Voltri e Genova Ovest.

Inoltre i benefici derivanti dall'efficientamento delle interconnessioni porto – ferrovia previsti dal Progetto di Territorio Snodo, fra i quali anche il progetto di retro porto di Alessandria, saranno ancor più evidenti al momento della messa a

regime degli investimenti previsti in ambito portuale (nuovo terminal container a Calata Bettolo e riempimento della Calata Ronco-Canepa e nuovo terminal per le Autostrade del mare a Voltri) e dello sviluppo delle aree previste nell'ambito dell'evoluzione del progetto Waterfront di Genova (Isola dell'aeroporto e progetto Porto Petroli) e del progetto SITI. Questi interventi permetteranno a Genova ed al suo retro porto di candidarsi quale principale sistema logistico di accesso ai mercati del Sud Europa delle merci provenienti dall'Estremo Oriente anche nell'ambito degli specifici accordi formali di collaborazione istituzionale fra Italia e Cina.

Nel quadro di riferimento complessivo per la città di Genova si configura un disegno generale strategico di lungo periodo, che favorirà lo spostamento a monte del traffico veloce per ottenere un miglioramento dei livelli di mobilità e di qualità urbana, ciò implica una tempestiva azione di coordinamento delle ricadute delle singole infrastrutture a livello urbano sull'organizzazione del territorio, della riqualificazione e dello sviluppo sostenibile della città. Lo spostamento del traffico di attraversamento su gomma, consentirà di trasformare l'attuale autostrada, indirizzandola verso un processo di declassamento in strada di scorrimento e conseguentemente, sarà possibile l'allontanamento del traffico merci dalla viabilità urbana.

La parte innovativa del progetto risiede non solo nell'analisi e descrizione attraverso schede aggiornate e complete degli interventi proposti dal pubblico o dal privato, ma soprattutto nella valutazione integrata territoriale, nella verifica della coerenza, della scelta delle priorità e nella gerarchizzazione delle stesse effettuate attraverso analisi di tipo SWOT e multicriteria. In dettaglio, le prime tipologie di valutazioni (SWOT) hanno permesso di evidenziare i punti di forza, di segnalare aspetti di debolezza nella pianificazione, di sottolineare opportunità di valorizzazione e fornire indicazioni su mitigazioni in merito ad asincronie temporali o forme di eventuale conflitto.

Il confronto continuo con i diversi stakeholders ha permesso di arricchire questo tipo di analisi e modelli di lettura critica in modo da poter giungere ad una valutazione sistemica delle singole progettualità.

Le analisi multicriteria, attraverso il coinvolgimento diretto di tecnici e politici chiamati a confrontarsi sulle scelte in materia di rilevanza dei criteri, hanno permesso di valutare in modo sistematico l'importanza relativa di progetti di investimento alternativi. Partendo dalla considerazione che il problema decisionale si compone di molti aspetti, spesso contrastanti, il metodo utilizzato ha basato il confronto tra gli interventi attraverso cinque dimensioni (rilevanza territoriale, trasportistica, sviluppo economico, condivisione da parte degli stakeholders e procedurale), valutando ciascun effetto singolarmente e componendo poi le valutazioni, attraverso un sistema di pesi, che riflettano le priorità relative d'ogni singolo decisore. Il maggior vantaggio di quest'analisi rispetto all'analisi costi benefici, consiste nella capacità di prendere in considerazione tutti gli aspetti del processo decisionale, anche laddove questi aspetti non possano essere direttamente tradotti in risultati monetari (è il caso delle esternalità e degli effetti intangibili).

Il risultato congiunto delle analisi SWOT e multicriteria è stata l'identificazione di un elenco di opere prioritarie per il Comune di Genova in tema di infrastrutture e logistica e la gerarchizzazione delle stesse.

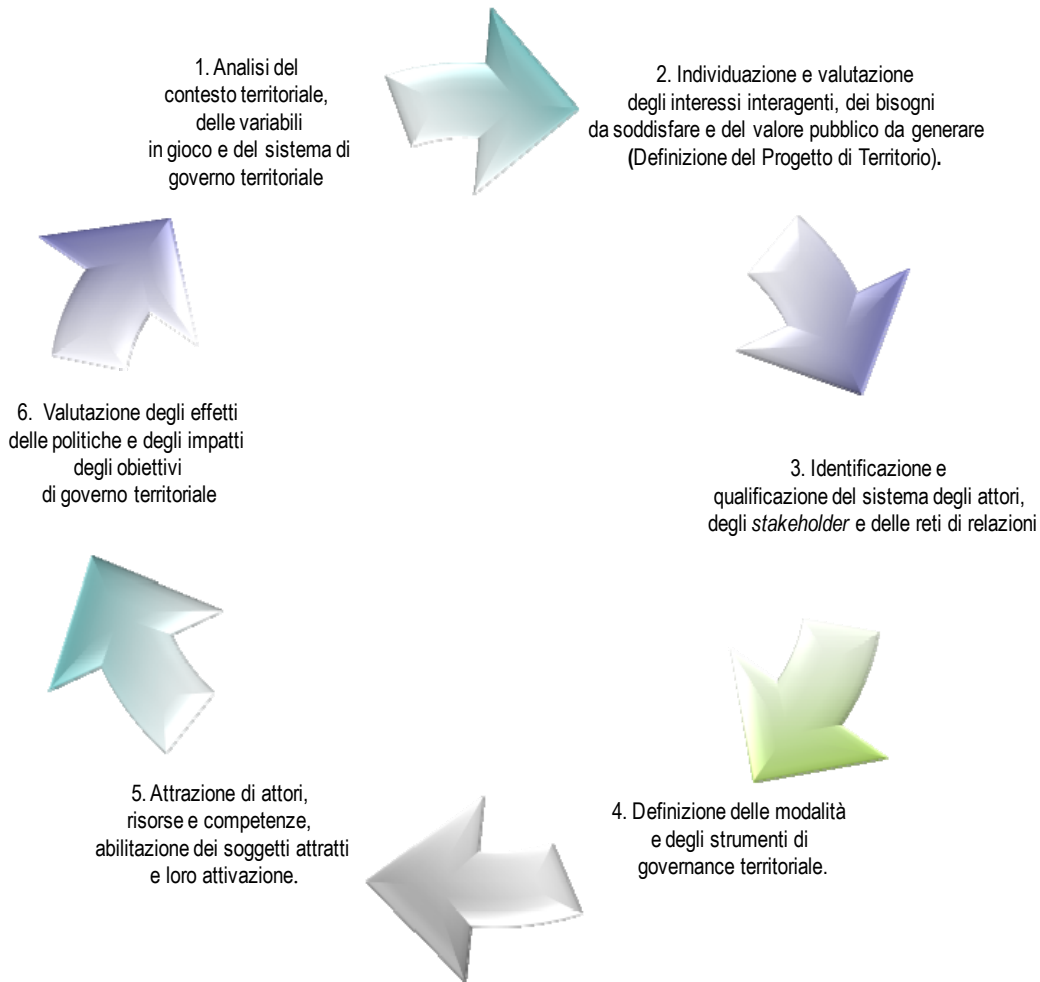
**TABELLA - ELENCO DELLE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI DA ANALISI
MULTICRITERIA**

Intervento	Peso del criterio					Punteggio
	13,4%	23,5%	20,0%	22,4%	20,8%	
	Iter procedurale	Rilevanza territoriale	Accettabilità stakeholders	Sviluppo Economico	Obiettivi trasportistici	
1 "Terzo Valico Dei Giovi" Linea AV/AC Milano - Genova	4	5	5	5	3	0,979
2 Nodo ferroviario di Genova	5	4	5	4	2	0,821
3 Progetto retro porto di Alessandria	4	5	5	3	2	0,784
4 Riempimento Calata Bettolo	5	3	5	3	2	0,692
5 Riempimento Calata Ronco Canepa	5	3	5	3	2	0,692
6 Progetto Grandi Stazioni - Principe - Brignole	5	4	5	3	1	0,681
7 Gronda autostradale di Ponente	2	4	2	5	2	0,632
8 Nodo di San Benigno	3	2	4	2	2	0,549
9 Isola dell'aeroporto e conversione dell'attuale sedime	1	4	1	4	2	0,537
10 Progetto Voltri (VP5 bis)	2	4	2	3	2	0,520
11 Realizzazione nuove fermate	3	2	3	2	2	0,497
12 Impianto di risalita degli Erzelli	1	2	4	2	2	0,490
13 Metropolitana	4	1	2	3	2	0,477
14 Progetto SITI	1	4	1	3	2	0,470
15 Busvie Levante/Ponente e Val Bisagno	2	2	5	2	1	0,461
16 Strada urbana di scorrimento	5	1	3	1	1	0,414
17 Accesso autostradale al porto di Voltri	4	3	2	2	1	0,413
18 Sviluppo trasporto pubblico via mare	3	1	4	1	1	0,411
19 Sopraelevata portuale	3	2	3	1	1	0,391
20 Porto Petroli	1	3	1	3	1	0,336
21 Tunnel subportuale	3	1	1	1	1	0,264

Il Consorzio CLAS nello svolgimento dei lavori ha posto particolare attenzione alla partecipazione degli attori del partenariato e alla risposta dei soggetti che, pur non direttamente coinvolti nella realizzazione del Progetto, compongono il contesto sociale rispetto al quale si esplicano le ricadute del Progetto. In particolare, attraverso i seguenti passaggi:

1. la mappatura degli attori, istituzionali e non, interessati dal progetto di territorio;
2. l'impostazione metodologica delle attività finalizzate a ottenere un grado di condivisione significativo degli interventi in progetto prima e il coinvolgimento attivo degli attori in un secondo momento;
3. la presentazione del piano delle interlocuzioni attraverso anche focus group;
4. la misurazione del livello di complessità della governance dei diversi progetti, attività propedeutica alla definizione di un modello di governance.

FIGURA: DALL'IDENTIFICAZIONE DEGLI ATTORI ALLA DEFINIZIONE DEL MODELLO DI GOVERNANCE



Il gruppo di lavoro si è occupato, inoltre, di fornire assistenza tecnica e consulenza puntuale al Comune di Genova nello studio e nell'approfondimento tecnico-progettuale degli interventi in tema di infrastrutture ferroviarie (nuove fermate, nuove stazioni, identificazione di ipotesi di miglioramento dei tracciati in ambito urbano) e di sistema di trasporto pubblico locale (integrazioni fra sistemi a guida vincolata e rete automobilistica).

La messa a fattor comune di informazioni relative ai progetti, un'analisi ed una valutazione approfondita degli aspetti tecnico-progettuali, economici e partenariali hanno permesso di giungere ad una lettura costruttiva dei ventuno interventi infrastrutturali identificati all'interno del Progetto di Territorio Snodo.

Gli elementi più significativi emersi dai tavoli tecnici

L'Assistenza tecnica ha organizzato numerosi incontri con i diversi stakeholders del progetto, in particolare con altri Enti Locali più direttamente coinvolti nella progettualità (Regione Liguria, Autorità Portuale di Genova), sia con quelli solo indirettamente interessati allo sviluppo del Progetto di Territorio Snodo (Autorità Portuale di Savona, Comune di Savona, Comune di Piacenza). Inoltre le Agenzie Tecniche (ANAS, RFI, Grandi Stazioni, AMT, Società Tunnel Subportuale S.p.a, Sviluppo Genova, Stazioni Marittime, SLALA), gli operatori privati (Autostrade per l'Italia, Promotori progetto SITI, Promotori progetto Erzelli) e le associazioni di categoria (Confindustria e Camera di Commercio) sono stati coinvolti nel progetto sia attraverso incontri bilaterali sia nell'ambito di focus group tematici.

Il gruppo di lavoro dell'assistenza tecnica, in accordo con UrbanLAB, ha impostato il piano delle interlocuzioni attraverso focus group concentrando le iniziative di coinvolgimento dei diversi attori nei confronti degli interventi prioritari, identificati negli interventi cui l'analisi multi criteri ha assegnato un punteggio superiore allo 0,43 ed ha avviato un'interlocuzione differenziata, rispetto agli obiettivi perseguiti, agli strumenti utilizzati ed alla tempistica di lavoro, in relazione al grado di

accettazione e di condivisione del singolo intervento da parte della comunità locale e/o dei suoi rappresentanti, secondo il criterio "accettabilità del territorio" dell'analisi multi criteri. In particolare, l'assistenza tecnica ha organizzato l'interlocazione raggruppando gli interventi prioritari riconducendoli a tre tematiche di riferimento:

- porto ed attività retroportuali, con attenzione specifica al progetto VP5bis
- rete ferroviaria e metropolitana, con attenzione specifica alla realizzazione delle nuove fermate a Ponente e all'integrazione con l'impianto di risalita degli Erzelli, oltre all'estensione della rete della metropolitana.
- rete stradale ed autostradale, con attenzione specifica al Nodo di San Benigno.

I focus group tematici, organizzati da Urban Lab e dal Consorzio Gruppo CLAS, hanno avuto luogo il 9 Luglio 2009 presso UrbanLab e sono stati introdotti dal dott. Paolo Pissarello, Assessore e Vicesindaco con deleghe alla mobilità e infrastrutture e Comune di Genova, alla presenza anche dell'Arch. Francesco Giacobone, Dirigente DICOTER-Referente programma ministeriale Territori Snodo, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Di seguito una breve sintesi degli elementi maggiormente significativi emersi dai tre tavoli tecnici.

→ Nell'ambito del focus group dedicato allo sviluppo delle attività portuali e retroportuali è emersa in modo evidente l'urgenza di dover affrontare in modo coordinato lo sviluppo notevole dei traffici extra - Schengen di tipo Ro-Ro che attualmente Stazioni Marittime gestisce all'interno del porto storico, in condivisione sia con i traffici di linea Schengen sia con i crocieristi. Stazioni Marittime propone di trasferire questa tipologia di traffici a Voltri, in spazi dedicati, in continuità con le aree già oggi dedicate alle Autostrade del Mare di tipo nazionale, e definite dalla Variante del Piano Regolatore Portuale approvata nel dicembre del 2005 e dalla delibera del Consiglio comunale n.12 dell'11 Marzo 2008, che già affrontava nello specifico questo tema, introducendo peraltro la previsione di un porto pescherecci ed aree per la cantieristica..

Nel corso del mese di Giugno del 2009 i dirigenti di Stazioni Marittime hanno sottoposto all'attenzione dell'Autorità Portuale un nuovo progetto, semplificato, per l'area di Voltri con caratteristiche tecniche appositamente studiate per rendere più sicure le operazioni di manovra in fase di ormeggio e attracco. La proposta di progetto non prevede la realizzazione del porto pescherecci e l'adeguamento delle aree alla radice del molo per potere sfruttare tali aree per la cantieristica o altre funzioni, diversamente da quanto adottato dalla sopracitata variante al Piano Regolatore Portuale.

Stazioni Marittime, sottolineando la necessità di rispondere urgentemente alle esigenze di riassetto dell'area dedicata ai traffici passeggeri e crocieristi del centro storico, identifica nell'ipotesi progettuale "semplificata" per il VP5bis il modo più rapido per poter affrontare il trasferimento degli attuali oltre 300.000 passeggeri extra - Schengen che su base annua attualmente gravitano nelle aree centrali.

Il Comune di Genova sarà chiamato a fornire risposta in merito a questa ipotizzata ulteriore variante di progetto, che si contraddistingue per ritenere prioritaria ed urgente la realizzazione dei soli accosti Ro-Ro, rinviando in un secondo momento, e previa ulteriore verifica tecnica, gli aspetti relativi al porto pescherecci ed alle aree dedicate alla cantieristica proposte all'interno del progetto di ridisegno del waterfront presentato dal RPBW. La formale proposta di variante dovrebbe essere presentata al Comune dall'Autorità Portuale di Genova, previa delibera del Comitato Portuale e conseguito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. In particolare, la risposta dovrebbe venire attraverso una delibera del Consiglio Comunale di intesa per tener conto delle modifiche richieste all'intesa ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, per l'approvazione della variante al piano regolatore portuale relativa all'ambito VP5bis dell'area territoriale Voltri - Prà.

→Nell'ambito del focus group dedicato alla rete ferroviaria e metropolitana e principalmente ai progetti Grandi Stazioni e all'impianto di risalita degli Erzelli, è emersa una sostanziale condivisione degli aspetti sia tecnici che temporali degli interventi relativi alle stazioni di Piazza Principe e Brignole. In particolare le opere di integrazione fra rete metropolitana e ferrovia sono ritenute strategiche per il miglioramento della mobilità in ambito urbano.

Per quanto riguarda gli aspetti di raccordo fra impianto di risalita degli Erzelli e le linee ferroviarie della direttrice costiera, le Ferrovie dello Stato hanno sottolineato la mancata efficacia trasportistica di un'eventuale realizzazione di una fermata ferroviaria ai piedi della collina degli Erzelli, sottolineando come lo spostamento ad Est di circa 200 metri dell'attuale stazione di Sestri Ponente possa costituire una risposta più adeguata dal punto di vista ferroviario. In particolare questo collegamento diretto fra Sestri Ponente e la zona centrale degli Erzelli risulta funzionale sia alle esigenze dei numerosi pendolari che fanno uso del trasporto pubblico sia nel favorire le relazioni sociali, culturali ed economiche tra l'abitato di

Sestri e gli Erzelli e quindi nel rispondere alle necessità degli abitanti di Sestri e degli Erzelli (sede di lavoro di 12.500 addetti e studenti e di 2.500 residenti, nello scenario progettuale condiviso all'interno dell'Accordo di Programma del 4 aprile 2007 fra Comune di Genova, Regione Liguria e la società Genova High Tech).

L'ipotesi, sostenuta dal soggetto promotore dello sviluppo urbanistico degli Erzelli e da Regione Liguria, di una nuova fermata ferroviaria ai piedi degli Erzelli da cui far partire direttamente l'impianto di risalita verso le aree residenziali previste sulla collina degli Erzelli risulta più funzionale agli automobilisti che volessero accedere agli Erzelli attraverso l'impianto di risalita, grazie alla possibilità di poter realizzare un ampio parcheggio di interscambio. Il collegamento risulta invece non funzionale rispetto alle necessità dei pendolari, quota di domanda prevalente, e nel favorire le relazioni tra Sestri e gli Erzelli.

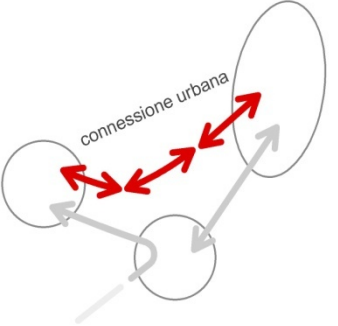
Il gruppo di lavoro dell'assistenza tecnica ha evidenziato in una scheda riepilogativa i pro e contro delle due possibili soluzioni presentate, pur sostenendo in modo esplicito la scelta ipotizzata da parte di UrbanLab e di RFI.

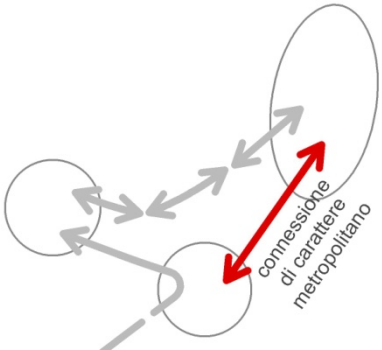
Il tema delle possibili estensioni della linea metropolitana a Ponente o a Levante, in entrambi i casi richiede un accordo specifico con RFI, soggetto proprietario delle aree eventualmente attraversate dai prolungamenti. Per quanto riguarda l'estensione a Levante da Brignole verso Terralba e San Martino, RFI esclude nel modo più categorico la possibilità di utilizzare la superficie del sedime ferroviario in quanto i servizi della metropolitana non sono in alcun modo compatibili con le attività ferroviarie nella zona di Terralba (composizione e scomposizione treni, ingresso alle officine dedicate alla manutenzione e alla riparazione dei locomotori). La soluzione proposta da RFI per servire l'ampio bacino di utenza del quartiere San Fruttuoso e dell'Ospedale San Martino è di realizzare una fermata ferroviaria a Terralba, in grado di ospitare i servizi ferroviari regionali e metropolitani effettuati con treni di lunghezza inferiore ai 200 metri, cioè i servizi al di fuori degli orari di punta. Questa soluzione, integrata con un sistema di busvie/tramvie su percorsi dedicati potrebbe risultare efficace dal punto di vista trasportistico, sebbene AMT abbia sottolineato come il prolungamento della metropolitana permetterebbe di ampliare notevolmente il numero di passeggeri serviti rendendolo economicamente più sostenibile, con conseguente miglioramento del servizio (in termini di frequenze e di orari di apertura) su tutta la tratta metropolitana.

Per quanto riguarda l'estensione a Ponente con obiettivo di creare un parcheggio di interscambio e un'integrazione con il sistema ferroviario, le possibili soluzioni tecniche si scontrano con la difficoltà di rendere compatibili i tracciati della metro attuali con i vincoli urbanistici (presenze di caseggiati) e altimetrici (diverso livello fra sedime ferroviario e linea metropolitana). RFI sottolinea come l'utenza della Val Polcevera possa essere comunque servita dal sistema ferroviario regionale anche in virtù della realizzazione della stazione di Teglia.

→ Nell'ambito del focus group dedicato alla rete stradale e autostradale, con attenzione specifica al Nodo di San Benigno, è emersa l'esplicita richiesta da parte di Autostrade per l'Italia al Comune di Genova di esprimersi in modo rapido e chiaro in merito alla realizzazione del Tunnel Sub portuale. Autostrade per l'Italia ritiene che la progettazione esecutiva del nuovo svincolo autostradale debba tener conto sin dal primo momento della volontà politica di realizzare o meno il tunnel sub portuale in quanto il costo di dover adattare la progettualità a scelte successive è particolarmente elevato. In particolare, emerge come l'ipotesi di realizzare il nuovo svincolo con le corsie dedicate all'accesso al tunnel sub-portuale indipendentemente dalla realizzazione dello stesso, scelta che potrebbe essere rinviata ad una seconda fase, non sia assolutamente sostenibile dal punto di vista economico, comportando costi aggiuntivi per alcune decine di milioni di euro.

Schema di collegamento trasporti stico verso la collina Erzelli: pro e contro delle soluzioni ipotizzate

Collegamento	Descrizione del collegamento	PRO Fattori favorevoli	CONTRO Fattori contrari
	<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento tramite impianto in sede fissa e riservata, parzialmente in galleria, tipo funicolare o cremagliera. Lunghezza impianto circa 1.200 metri. • Stazione di valle localizzata in corrispondenza della stazione ferroviaria di Sestri Ponente, con eventuale possibilità di utilizzare il primo marciapiede ferroviario (lato via Aurelia). • Stazione di monte localizzata in prossimità della facoltà di ingegneria (lato Ovest intervento Erzelli). • Possibilità di realizzare una fermata intermedia in corrispondenza del comparto residenziale di via Calda <p>Il collegamento risulta funzionale sia alle esigenze dei numerosi pendolari che fanno uso del trasporto pubblico sia nel favorire le relazioni sociali, culturali ed economiche tra l'abitato di Sestri e gli Erzelli e quindi nel rispondere alle necessità degli abitanti di Sestri e degli Erzelli</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Buona integrazione con la rete ferroviaria metropolitana • Buona accessibilità pedonale • Possibilità di servire il comparto residenziale di via Calda • Contesto urbano "favorevole" • Opportunità per futuri sviluppi urbani • Ridotti tempi di viaggio per la quota di domanda prevalente (pendolare su trasporto pubblico) e maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale • Coerenza con il PUM e il progetto sviluppato da RPBW 	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di sviluppare una progettazione integrata con le trasformazioni delle aree attraversate • Impatto rilevante con l'edificato esistente • Cesura del territorio • Impatto visivo

	<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento tramite impianto funicolare in sede fissa e riservata, completamente in galleria. Lunghezza impianto circa 1.100 metri • Stazione di valle localizzata in prossimità del viadotto per l'aeroporto dove si prevede la realizzazione di un parcheggio. E' prevista La connessione alla stazione di Sestri tramite un percorso pedonale attrezzato con tappeti mobili della lunghezza di 400 metri circa. • Stazione di monte localizzata ai piedi dello sviluppo degli Erzelli a circa 400 metri dai maggiori attrattori di traffico (ingegneria, Ericsson) <p>Il collegamento risulta funzionale agli automobilisti che volessero accedere agli Erzelli attraverso l'impianto di risalita. Il collegamento risulta invece non funzionale rispetto alle necessità dei pendolari, quota di domanda prevalente, e nel favorire le relazioni tra Sestri e gli Erzelli.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Assenza di impatti con l'edificato esistente • Assenza di interferenze con il sistema viario e ferroviario esistente • Presenza del parcheggio di interscambio a valle • Assenza di impatto visivo 	<ul style="list-style-type: none"> • Mediocre integrazione con la rete ferroviaria metropolitana • Elevati tempi di viaggio per il collegamento Sestri (stazione) - Ingegneria e basso livello di servizio per i pendolari • Scarsa accessibilità pedonale ed elevata distanza tra la stazione di monte e i maggiori attrattori di traffico ingegneria, Ericsson) • Assenza di relazioni con l'abitato di Sestri • Elevati costi di realizzazione dovuti allo sviluppo interamente in galleria • Possibili interferenze con il sistema viario e ferroviario (distrik park) previsto nel progetto sviluppato da RPBW
---	---	---	---

Ipotesi procedurali per l'attuazione del programma degli interventi previsti dal Progetto di Territorio

L'analisi di coerenza programmatica degli interventi effettuata nel corso del lavoro di assistenza tecnica ha evidenziato come la maggior parte dei ventuno interventi indicati come prioritari all'interno del Progetto di Territorio Snodo abbia un importante stato di avanzamento nei documenti di pianificazione principali. Le difficoltà maggiori per poter passare da una fase di pianificazione ad una fase di cantiere sono concentrate nel passare dalla progettazione preliminare a quella definitiva e nel reperire le risorse economiche necessarie al finanziamento.

In particolare per quanto riguarda i progetti legati all'intervento "Terzo Valico dei Giovi", l'aspetto critico è legato alle difficoltà nel reperire il finanziamento di circa 4,1 mld di Euro (su un totale di 5,74), in quanto i progetti definitivi sono stati approvati e pertanto sono cantierabili (i progetti collegati del nodo ferroviario e di Grandi Stazioni sono in fase esecutiva e di cantiere).

Gli interventi sulla rete stradale e autostradale relativi alle scelte in materia di tracciato definitivo della gronda di ponente (comprensiva del Nodo di San Benigno) sono oggetto di specifici accordi fra Comune di Genova, ANAS e Autostrade per l'Italia, continuamente aggiornati nel corso degli ultimi mesi a seguito delle risultanze del dibattito pubblico. Il processo di pianificazione richiede un'attenzione particolare ai rapporti fra la società Tunnel di Genova S.p.A (formata da Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova e Cassa e Depositi e Prestiti, con il 33% delle quote ciascuno), promotore dell'iniziativa relativa al Tunnel Subportuale e gli enti istituzionali coinvolti. Tale iniziativa infatti necessita di una verifica e di un aggiornamento formalizzabile con una nuova Intesa Quadro fra Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale di Genova, con il coordinamento tecnico con ANAS e Autostrade per l'Italia, che tenga conto sia del nuovo tracciato della gronda di ponente sia delle indicazioni tecniche del Comune.

La realizzazione delle nuove fermate ferroviarie richiede un aggiornamento del Protocollo d'Intesa del 3 ottobre 2008 firmato da Regione Liguria, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato, da formalizzare nell'ambito di un accordo che tenga conto delle scelte urbanistiche sviluppate in corso di formazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale, in particolare per la tratta fra Cornigliano e Voltri. Per l'integrazione funzionale fra le stazioni ferroviarie e l'impianto di risalita degli Erzelli (la cui progettazione definitiva è a carico del promoter immobiliare GHT) è necessario individuare mediante le procedure appropriate il soggetto gestore dell'impianto di risalita e prevedere un coinvolgimento tecnico di AMT, al fine di poter integrare funzionalmente anche il resto della rete di trasporto pubblico locale sin dalle prime fasi di pianificazione.

Per quanto riguarda il progetto di realizzazione di un sistema di trasporto pubblico in sede protetta (Busvie e tramvie), per poter passare da una prima progettazione di massima ad una progettazione definitiva è necessario acquisire i pareri tecnici preventivi da parte del Consiglio Superiore del LL.PP. (in quanto probabilmente finanziato per almeno il 50% dallo Stato e di importo superiore ai 25 milioni di euro, ai sensi dell'art.127 del Decreto legislativo 12 aprile 2006, n°163), del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei Beni Culturali, ai sensi della L. 211/1992 "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa" e successive modifiche ed integrazioni.

Per quanto riguarda il filone di interventi relativo alle attività portuali e retroportuali, per procedere nell'iter procedurale dei tre progetti con stato di avanzamento al livello di studi di massima (Isola dell'aeroporto, Porto Petroli e Progetto SITI) è necessario che l'Autorità Portuale avvii le procedure previste per le varianti "sostanziali" del Piano Regolatore Portuale, che prevede un lungo iter di studi e acquisizione di pareri e approvazione da parte degli Enti preposti sia a livello ministeriale sia a livello regionale, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Nello specifico il progetto relativo alla riorganizzazione del porto petroli è connesso alla definizione in corso dell'accordo di programma tra gli Enti ed i soggetti istituzionalmente competenti relativo all'adiacente area di Fincantieri.

Per il progetto VP5bis la formale proposta di variante dovrebbe essere presentata al Comune dall'Autorità Portuale di Genova, previa delibera del Comitato Portuale e conseguito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. In particolare, la risposta dovrebbe venire attraverso una delibera del Consiglio Comunale di intesa per tener conto delle modifiche richieste all'intesa, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, per l'approvazione della variante al piano regolatore portuale relativa all'ambito VP5bis dell'area territoriale Voltri – Prà.

Analisi di coerenza programmatica

Interventi cardine	Interventi complementari	Intesa Istituzionale Quadro Governo Regione Liguria	Programma infrastrutture strategiche DPEF 2009- 13	Accordi di programma interistituzionali	Piano Urbano Comunale 2000	Piano Regolatore Portuale
"Terzo Valico Dei Giovi" Linea AV/AC Milano - Genova						
	Linea AV/AC Milano - Genova	x	x	x	x	
	Nodo ferroviario di Genova	x	x	x	x	
	Progetto Grandi Stazioni - Principe - Brignole		x		x	
Gronda autostradale di Ponente e riassetto del nodo stradale ed autostradale fra Genova Voltri e la zona Genova San Benigno						
	Gronda autostradale di Ponente		x	x	x	
	Nodo di San Benigno	x	x	x	x	
	Viadotto di accesso autostradale porto di Voltri	x	x	x	x	x
	Sopraelevate portuale			x	x	x
	Strada urbana di scorrimento (SSM)	x	x	x	x	x
	Tunnel subportuale		x	x	x	x
Adeguamento infrastrutturale della rete ferroviaria per rispondere ad esigenze di tipo metropolitano						
	Realizzazione nuove fermate			x	x	
	Metropolitana, tratta Principe - Brignole	x	x	x	x	
	Busvie Levante/Ponente e Val Bisagno				x	
	Impianto di risalita degli Erzelli				x	
Sviluppo del trasporto pubblico via mare						
	Servizio Navebus					
Sviluppo delle attività portuali e retroportuali						
	Progetto Voltri (VP5 bis)					x
	Riempimento Calata Bettolo					x
	Riempimento Calata Ronco Canepa					x
	Progetto retro porto di Alessandria	x		x		x
	Isola dell'aeroporto e conversione dell'attuale sedime			x		
	Porto Petroli			x	x	
	Progetto SITI					