



<b>TRA - S06</b>	<b>Prolungamento linea metropolitana</b>
<b>Area di Intervento</b> A4 - Trasporti A43 – 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> La metropolitana di Genova è una metropolitana leggera, costituita in atto da una sola linea, che collega il centro di Genova con il quartiere di Rivarolo, a nord-ovest del centro città. L'apertura della tratta De Ferrari -Brignole intende agevolare l'interscambio per i passeggeri diretti o provenienti dalla stazione ferroviaria, assorbendo una quota parte degli spostamenti che dalla stazione sono rivolti al centro cittadino. I successivi ampliamenti della tratta ipotizzati nella soluzione a lungo termine costituiranno un ulteriore convenienza nell'utilizzo della fermata Brignole, che collegherà il Levante con la ValPolcevera. La fermata metropolitana di Brignole è ricavata sul rilevato ferroviario, utilizzando due binari posti a nord rispetto a quelli utilizzati per il traffico regionale e nazionale, permettendo quindi un passaggio veloce da un mezzo all'altro. Scale mobili e sottopassaggi assicurano l'interscambio con autobus cittadini e di linea sovracomunale, in aggiunta a percorsi pedonali di penetrazione ai quartieri limitrofi.	
<b>Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni</b> Nella modellazione dell'intervento nella simulazione degli scenari (indicatori trasportistici e ambientali), l'intervento è stato considerato tramite l'inserimento degli archi di prolungamento della metropolitana con una velocità pari a 30 km/h; Nel merito degli indicatori trasportistici, alla prima fase di prolungamento della metro a Brignole viene associata un'acquisizione modale pubblica pari a poco più dell'1%, in generale e 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 dell'1% di riduzione, in una sua quota parte dovuta agli effetti del citato prolungamento. Rispetto a quanto previsto nel Piano Urbano della Mobilità per cui si stima una riduzione della CO <sub>2</sub> dovuta alla totalità degli interventi sul trasporto pari al 21.76%, la realizzazione della tratta metro a breve termine incide circa del 0.3% (pari a una riduzione di 1486 tCO <sub>2</sub> /a).	
<b>Prevedibile svolgimento temporale</b> L'inaugurazione della stazione di Brignole, avvenuta il 22/12/2012, era originariamente prevista per il 2010, ma è stata posticipata per fattori tecnici imprevisti occorsi in corso d'opera.	
<b>Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori</b> AMT – Azienda Mobilità e Trasporti Comune di Genova – Direzione Mobilità Municipi interessati Enti locali/ministeriali coinvolti Altri Settori/Direzioni/Uffici comunali Associazione Metrogenova	



#### Valutazioni e strategie finanziarie

Nelle more del collaudo tecnico-amministrativo, in corso di definizione, il costo per il prolungamento della metropolitana a Brignole è risultato complessivamente pari a € 179.194.151,80.

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

- Mancanza di risorse finanziarie, cambi organizzativi interni all'Amministrazione e all'azienda
- Mancanza di fondi e risorse specificatamente destinati nel proseguimento per la manutenzione del servizio e delle infrastrutture correlate;
- Problemi tecnici in fase di cantierizzazione.

## 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).

#### Stato di avanzamento azione

Qualitativo: L'azione è **ultimata**.

Quantitativo: 100%

La tratta De Ferrari – Brignole è entrata in esercizio il 22/12/2012 ed è stato emesso il certificato di collaudo tecnico-amministrativo.

#### Monitoraggio ambientale

Risparmio energetico (MWh): 5560 MWh

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

Riduzione emissioni (tCO<sub>2</sub>): 1487 tCO<sub>2</sub>

#### Staff

Sette persone equivalenti con compiti di Alta sorveglianza (7 FTE Full Time Equivalent Job).

#### Costi

Le risorse complessivamente impegnate risultano pari a € 179.194.151,80.

#### Barriere o ostacoli incontrati

- Mancanza di risorse finanziarie, cambi organizzativi interni all'Amministrazione e all'azienda
- Mancanza di fondi e risorse specificatamente destinati nel proseguimento per la manutenzione del servizio e delle infrastrutture correlate;
- Problemi tecnici in fase di cantierizzazione.