



COMUNE DI GENOVA

Prot.: a margine

COMUNE DI GENOVA

Alla c.a. Sindaca - d.ssa Silvia Salis

Alla c.a. Assessore ai Lavori Pubblici,
Manutenzioni, Opere strategiche e
infrastrutturali, Edilizia scolastica e Protezione
Civile - arch. Massimo Ferrante

OGGETTO: Osservazioni su Documento Strategico Pluriennale della Mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (Atto del Governo n. 397 – audizione Commissione Trasporti Camera dei Deputati, 5 maggio 2026)

L'Atto del Governo A.G. 397 oggetto dell'Audizione della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, programmata per il 5 maggio 2026, reca il "Documento Strategico Pluriennale della Mobilità ferroviaria di passeggeri e merci" (DSPM), che si inserisce nel quadro dei rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) e costituisce il **riferimento programmatico nazionale per l'individuazione delle priorità di sviluppo della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci**, con il principale obiettivo di definire gli indirizzi cui devono conformarsi i Contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e RFI.

Si analizzano nel seguito i contenuti tecnici più significativi per l'area genovese e si forniscono **raccomandazioni per una specifica declinazione degli obiettivi strategici espressi nel DSPM**, al fine di rafforzarne l'efficacia e incrementarne gli impatti positivi sul territorio del Comune.

Il documento evidenzia, in particolare, le seguenti direttrici prioritarie:

- potenziamento delle reti regionali e dei nodi metropolitani, comprendente fra l'altro il potenziamento delle stazioni quali nodi intermodali territoriali;
- integrazione tra rete RFI e reti funzionalmente connesse, intesa anche come accessibilità dei territori al network ferroviario;
- miglioramento dei collegamenti di ultimo (e penultimo) miglio verso porti, aeroporti, terminali merci e poli industriali;
- completamento dei Corridoi europei, comprendente anche l'adeguamento tecnico-impiantistico agli standard TEN-T;
- attenzione ai profili di sostenibilità ambientale, sociale e di governance.

Tutti gli obiettivi sopra elencati trovano **pieno riscontro nella pianificazione della mobilità del territorio genovese**, a scala non solo urbana ma anche di area vasta, la cui completa attuazione può tuttavia essere conseguita solo a fronte di un'organica integrazione delle



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
| Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
| Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

misure e degli investimenti previsti ai diversi livelli territoriali e di governo coinvolti. Inoltre, per valutare l'efficacia delle linee strategiche risulta indispensabile confrontarle con la programmazione di livello più dettagliato, che le declina in progetti, finanziamenti e tempi chiari e certi.

Come considerazione generale, si rileva che il DSPM non prende in esame se non marginalmente il fondamentale tema delle ricadute urbanistiche e sociali dei progetti ferroviari sulle aree interferite.

Le infrastrutture impattano infatti fisicamente su contesti territoriali che, specie quando vivono **condizioni di particolare criticità** (rischio idrogeologico, densità abitativa, pesante infrastrutturazione ante-operam), subiscono effetti decisamente pesanti in termini di qualità della vita; tale condizione si verifica non solo al momento della messa in esercizio dell'opera, ma anche in fase di cantiere. Si tratta di circostanze che, come noto, la città di Genova ben conosce, essendo oggetto negli ultimi anni di un numero eccezionale di interventi infrastrutturali.

Stupisce che un documento strategico sul sistema delle infrastrutture ferroviario non metta in campo una contestuale visione sulla gestione di queste ricadute; la nostra esperienza ci fa dire che solo con approcci integrati e multicriterio è possibile attuare la **necessaria attenzione alle esigenze dirette dei territori**. Il documento menziona varie opere sull'ambito genovese, certamente meritorie per lo sviluppo del territorio, ma che si ritiene necessitino di un'attenta valutazione dell'impatto sul contesto, nell'ottica di una contestuale riqualificazione e rigenerazione urbana.

Oltre a ciò, a prescindere dagli interventi al contorno, il territorio di Genova attende ancora definitiva chiarezza sul tema del **transito delle merci pericolose**, che destano enorme preoccupazione nelle comunità direttamente interessate. Ancora una volta riteniamo imprescindibile ribadire come le necessità dello sviluppo debbano trovare un equilibrio rispetto a chi abita i luoghi.

Di seguito si esaminano brevemente alcune opere di particolare rilievo per la città di Genova, per cui si formulano alcune osservazioni.

1. IL TERZO VALICO DEI GIOVI E L'ULTIMO MIGLIO

Il nodo ferroviario genovese è oggetto di un imponente quadro di sviluppo, che vede innestarsi sull'asse del Terzo Valico dei Giovi svariati interventi infrastrutturali caratterizzati da un importante impatto sui territori attraversati: il quadruplicamento Voltri-Sampierdarena, il sestuplicamento Principe-Brignole e soprattutto il collegamento Bivio Fegino – scalo Campasso – parco Rugna/Bettolo (il cosiddetto Ultimo Miglio).,

Nel quadro degli interventi connessi al Terzo Valico dei Giovi, si coglie l'occasione per ricordare l'importanza del quadruplicamento Tortona – Voghera, parte integrante del corridoio logistico collegato al nodo di Genova, essenziale per evitare la creazione di "colli di bottiglia": è indispensabile che anche questa tratta venga completata in tempi rapidi e controllati, per non compromettere l'efficacia complessiva degli ingenti investimenti in corso.



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
| Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
| Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

L'Ultimo Miglio del Terzo Valico dei Giovi impatta profondamente il territorio della bassa Val Polcevera, area a ponente del centro città di Genova, storicamente trasformata dall'industria tradizionale e segnata, in tempi più recenti, dalla tragedia del crollo del viadotto Morandi.

Al fine di garantire la sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento e di trapiantare un miglioramento del contesto urbano interferito, è stato promosso tra i vari Enti coinvolti lo sviluppo di un "Progetto integrato di Riqualificazione e Rigenerazione Urbana" delle aree del Comune di Genova interessate dal progetto ferroviario.

Pertanto, in data 31 agosto 2022 è stato sottoscritto da Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili (oggi Ministero dei Trasporti), Commissario Straordinario, Regione Liguria, Comune di Genova e RFI S.p.A. un Protocollo d'Intesa specifico per la realizzazione del Progetto, per cui sono state individuate risorse pari a 199 milioni di euro.

Come noto, a seguito del generale e diffuso incremento dei prezzi degli ultimi anni, le risorse stanziare nel Protocollo di Intesa consentono oggi interventi molto più limitati rispetto a quelli che erano possibili nel 2022. Invece di risolvere questa criticità integrando il finanziamento, al contrario, con nota del 12 dicembre 2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che sul citato finanziamento totale di 199 milioni di euro sono state oggetto di taglio lineare risorse pari a 13 milioni di euro, per effetto della legge 30 dicembre 2024 n.207.

È indispensabile **mantenere le originarie previsioni finanziarie del Protocollo d'Intesa** affinché l'opera infrastrutturale diventi davvero l'occasione per la rigenerazione e riqualificazione urbana dei territori attraversati e l'investimento risulti **non solo strategico ed efficace dal punto di vista trasportistico, ma anche socialmente e ambientalmente sostenibile**. Lo spirito degli accordi assunti nel tempo deve essere conservato, garantendo il ruolo delle istituzioni tutte a tutela delle esigenze dei cittadini.

2. INTEGRAZIONE TRA RETE FERROVIARIA E METROPOLITANA URBANA

La **fame di spazio tipica del territorio genovese** fa sì che le estensioni della metropolitana di Genova si sviluppino nell'ambito di corridoi infrastrutturali storicamente dedicati al trasporto ferroviario; tale previsione è stata concordata e sancita in svariati accordi e intese fra gli enti coinvolti, via via rinnovati negli ultimi decenni. Tuttavia, la **compatibilizzazione fra le infrastrutture** è tecnicamente complessa e comporta la necessità di rilevanti investimenti.

Si coglie l'occasione per citare le importanti criticità incontrate nello sviluppo del prolungamento della metropolitana da Brignole a Martinez, che ha visto il suo percorso rallentato non solo dalla permanenza delle officine ferroviarie Trenitalia di piazza Giusti, che ha reso necessaria una **radicale rivisitazione del progetto metro**, ma anche dalle evoluzioni del progetto del Sestuplicamento Principe-Brignole, che ha richiesto la revisione del tracciato della nuova tratta e comporta tuttora significative **soggezioni sull'avanzamento** della metropolitana (vedere Allegato 1). Si auspica che le tempistiche dei progetti ferroviari vengano in tempi brevi definitivamente fissate, così da consentire un'effettiva programmazione della Brignole-Martinez, tratta di estensione brevissima ma strategica per avvicinarsi al vasto bacino d'utenza della bassa Val Bisagno e del Medio Levante cittadino.

Risulta ancor più emblematico a questo riguardo il caso del **prolungamento della metropolitana in Val Polcevera da Canepari a Rivarolo**, che si sviluppa in adiacenza alle opere ferroviarie dell'Ultimo Miglio sopra ricordate: al fine di realizzare una linea metropolitana a doppio binario (necessaria per garantire il cadenzamento a 3 minuti in ora di punta) occorre



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
| Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
| Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

ripristinare un tratto di galleria attualmente in disuso, così da ricavare un “terzo binario” per l’inversione dei locomotori. Il quadro economico complessivo per tale intervento è stato stimato da RFI in 50 milioni di euro (vedere Allegato 2).

Nel maggio 2025 MIT, Comune e RFI hanno sottoscritto un Protocollo d’Intesa per la compatibilizzazione fra l’Ultimo Miglio e il prolungamento Canepari-Rivarolo, che prevedeva fra l’altro l’impegno del MIT a stanziare sul Contratto di Programma RFI - Sezione Investimenti le somme necessarie alla realizzazione dell’intervento alternativo al “terzo binario”; tuttavia, nei mesi seguenti è emerso che la copertura finanziaria di 50 M€ per l’intervento non era disponibile.

Si sottolinea che il prolungamento della metropolitana a Rivarolo è un intervento cruciale per la mobilità urbana genovese, **raggiungendo la stazione ferroviaria di Rivarolo** e il nodo intermodale adiacente che comprende parcheggio di interscambio e capolinea bus collinari. Si evidenzia inoltre che **il prolungamento metro a Rivarolo è oggetto di finanziamento MIT con D.M. 191/2023, che però sarà soggetto a decadenza** a causa delle problematiche irrisolte di compatibilizzazione con le infrastrutture ferroviarie.

È pertanto fondamentale che **nell’aggiornamento del Contratto di Programma RFI sia garantita copertura per il “terzo binario” di Rivarolo**, al fine di non vanificare gli investimenti già sostenuti per la progettazione del prolungamento metro e consentire nuovamente l’accesso ai finanziamenti ministeriali per lo sviluppo del Trasporto Rapido di Massa, garantendo la realizzazione di un’opera fondamentale per la mobilità locale e perfettamente in linea con gli stessi obiettivi strategici dichiarati dal documento.

3. COLLEGAMENTO FERROVIARIO ALL’AEROPORTO DI GENOVA

Il DSPM indica per il collegamento ferroviario agli aeroporti le seguenti strategie di riferimento:

- rafforzamento delle connessioni ferroviarie dirette (realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari);
- adeguamento delle stazioni aeroportuali;
- migliore integrazione tra servizi regionali, metropolitani e AV.

Nel caso specifico dell’Aeroporto di Genova, è attualmente in corso di costruzione una nuova stazione ferroviaria lungo la linea Genova – Ventimiglia, ubicata a circa 650 metri dal terminal aeroportuale; non è stato possibile avvicinare maggiormente la stazione al terminal aeroportuale, a causa dei **vincoli morfologici e infrastrutturali che fortemente caratterizzano il territorio genovese**. L’opera, rientrante nel progetto GATE “Genoa Airport Train to Europe”, si inquadra nel più ampio disegno delle reti europee TEN-T.

Nel 2024 è stato sottoscritto un accordo fra gli enti coinvolti, con il Comune di Genova come soggetto attuatore, per il finanziamento, progettazione e realizzazione di una passerella pedonale sopraelevata attrezzata con tapis roulant (“**Moving Walkway**” - vedere Allegato 3) per il collegamento rapido fra la ferrovia e l’aeroporto. Tuttavia, recentemente **il MIT ha disposto il definanziamento dell’opera** a causa dell’incremento del quadro economico emerso nello sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, dai 29 M€ previsti nell’accordo del 2024 (stanziati su Contratto di Programma RFI) a circa 44 M€.

Occorre quindi che **il finanziamento del collegamento pedonale Aeroporto Cristoforo Colombo – nuova stazione ferroviaria Aeroporto/Erzelli FS sia reinserito nel Contratto**





COMUNE DI GENOVA

di **Programma RFI - Sezione Investimenti**, al fine di rendere la nuova stazione pienamente funzionale e garantire l'effettiva efficacia dell'investimento. Il Comune di Genova conferma piena disponibilità a proseguire nella collaborazione con gli stakeholder al fine di portare il progetto a compimento, sia procedendo con la soluzione prevista (con quadro economico integrato), sia studiando se necessario una diversa soluzione progettuale.

4. COLLEGAMENTI FERROVIARI AL PORTO DI GENOVA

Si auspica il proseguimento e il rapido completamento degli **interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari esistenti** al porto di Genova, tutti associati al programma di potenziamento del Nodo ferroviario di Genova: il parco Fuori Muro, la bretella di Voltri e il parco Rugna, per il quale si ricordano in particolare le forti interazioni con il territorio della bassa Val Polcevera.

Si ricorda infine la necessità di accelerare il progetto del collegamento ferroviario al retroporto di Alessandria, fondamentale infrastruttura per la crescita del porto di Genova.

Il Dirigente Mobilità Sostenibile e
Grandi Infrastrutture di Trasporto
Ing. Manuela Sciutto



MANUELA SCIUTTO
08/05/2026 14:21:36 UTC+0200

Il Dirigente Direzione Progettazione
Arch. Giacomo Gallarati



GIACOMO GALLARATI
08/05/2026 14:12:27 UTC+0200



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
| Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
| Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

ALLEGATO 1

Prolungamento Brignole-Martinez

c_d969.Comune di Genova - Prot. 11/05/2026.0237982.I



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
| Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
| Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

SEDIMI DI PROPRIETÀ RFI



Legenda

Fg 52 P.IIa 677 e 676: Particelle oggetto di cessione al Comune per la realizzazione della Metropolitana (FASE 1 – disponibili)

Fg 52 P.IIa 678: Particella oggetto di cessione al Comune per la realizzazione della Metropolitana (FASE 2 – disponibile a fine 2027)

SEDIMI DI PROPRIETÀ TRENITALIA



Legenda

Fg 52 P.IIa 673: Particella oggetto di cessione al Comune per la realizzazione della Metropolitana (FASE 1 – disponibile)

Fg 52 P.IIa 672: Particella oggetto di cessione al Comune per la realizzazione della Metropolitana (FASE 2 – disponibile a fine 2027)

Fg 52 P.IIa 671: Particella oggetto di occupazione temporanea da parte del Comune (FASE 1 – disponibile)



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
| Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
| Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

c_d969.Comune di Genova - Prot. 11/05/2026.0237982.1

ALLEGATO 2

Schema concettuale intervento alternativo al “terzo binario”



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
| Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
| Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

c_d969.Comune di Genova - Prot. 11/05/2026.0237982.1



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
 | Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
 | Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
 | PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
 | E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

c_d969.Comune di Genova - Prot. 11/05/2026.0237982.1

ALLEGATO 3

Schema planimetrico Moving Walkway



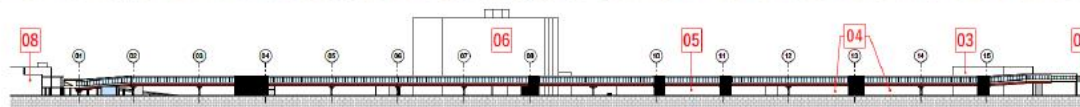
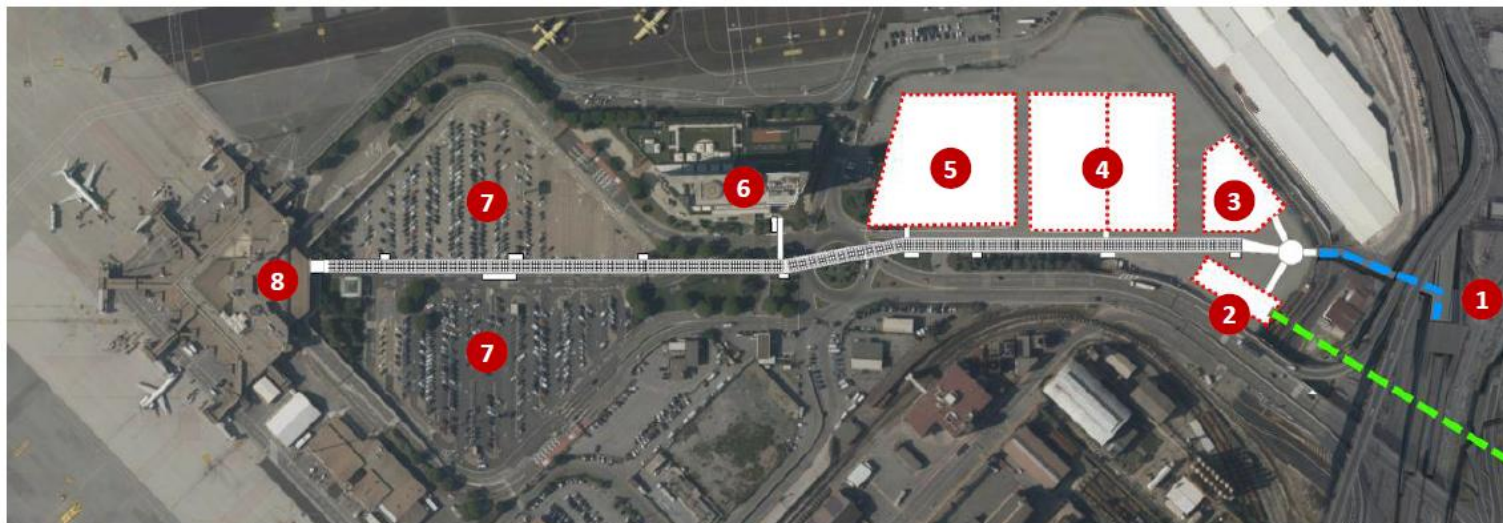
Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
| Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
| Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it





COMUNE DI GENOVA

c_d969.Comune di Genova - Prot. 11/05/2026.0237982.1



- 1** Nuova stazione Ferroviaria Erzelli FS
- 2** Nuova stazione Funicolare Erzelli FS
- 3** Ipotesi Nuovo HUB Crociere
- 4** Ipotesi Nuovi parcheggi
- 5** Ipotesi Fabbricati di nuovo sviluppo
- 6** Tower Genova Airport Hotel & Conference Center
- 7** Parcheggio Aeroporto
- 8** Aeroporto



Comune di Genova | Direzione Mobilità Urbana |
 | Mobilità Sostenibile e Grandi Infrastrutture di Trasporto |
 | Matitone, Via di Francia 1 - 16149 Genova |
 PEC: comunegenova@postemailcertificata.it
 E-mail: trasportopubblico@comune.genova.it

