REGIONE LIGURIA

Vicedirezione generale
Infrastrutture e Trasporti

Liguria Ricerche
GRUPPO Filse

Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti PRIIMT

SCHEDE LINEE DI AZIONE

ALLEGATO N. 1 al Progetto di Piano

Febbraio 2022

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
1	COMPLETARE E POTENZIARE LA RETE DEL FERRO (Invarianti di piano)			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.); L.130/2018; Contratto di programma di RFI	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

Completamento dei potenziamenti infrastrutturali della rete ferroviaria regionale. Gli interventi previsti quali invarianti di piano sono:

Orizzonte temporale 2030

Città Metropolitana di Genova:

- Potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova (completamento previsto entro 2025 – costo 800 mln € - codice intervento 6_1_04)
  - *Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole (costo 642 mln €)*
    - *1^ fase: Completamento variante Pegli-Voltri e PRG Voltri 1^ fase, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e PRG Sampierdarena, sestuplicamento P.Principe-Brignole/Terralba*
    - *2^ fase: Completamento PRG Voltri*
  - *Upgrading tecnologico nodo di Genova (costo 154 mln €)*
- Riqualificazione del Parco Ferroviario del Campasso (completamento previsto entro 2025 – costo 26 mln € - codice intervento 6_1_05)
- Realizzazione variante ferroviaria nell'area di Sestri Ponente (GE) (costo 85 mln €)
- Nuova fermata ferroviaria Aeroporto e revamping della Stazione di Genova Sestri Ponente (completamento previsto entro 2025 – costo 70 mln € - codice intervento 6_1_08)

Regione Liguria:

- Completamento della Tratta AV/AC Genova-Milano: Terzo Valico ferroviario dei Giovi (completamento previsto entro 2025 – costo 6.200 mln € – codice intervento 6_1_03)

Orizzonte temporale 2030+

Regione Liguria

- Raddoppio della linea ferroviaria del ponente ligure tra Andora e Finale Ligure (completamento previsto entro 2030+ - costo 1.540 mln € - codice intervento 6_1_02)
- Adeguamento tecnologico e puntuali interventi infrastrutturali sulla linea ferroviaria di levante

Il dettaglio degli interventi previsti è riscontrabile nel documento "Ricognizione Opere Programmate" allegato allo "Schema di Piano".
La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

- Accessibilità Interna&Esterna
  - Garantire una fluida accessibilità ai nodi urbani della rete policentrica ligure e migliorare il sistema di connessioni con l'entroterra
  - Potenziare le connessioni con le aree economiche del paese e dell'Europa
- Resilienza
  - Utilizzare in modo complementare tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
- Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
  - Trasferimento modale verso modalità di trasporto meno inquinanti: ferrovia, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e condivisa
  - Riduzione della congestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 8.720*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
1 bis	**COMPLETARE E POTENZIARE LA RETE DEL FERRO (Altre opere)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I/O
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Contratto di programma di RFI; Dgr 662_2017	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

Completamento dei potenziamenti infrastrutturali della rete ferroviaria regionale. Gli interventi previsti sono:

Orizzonte temporale 2030

- Upgrading tecnologico fase 1 della linea Genova – Ventimiglia (completamento previsto entro 2025 – costo 199 mln € - doc. di origine: Dgr 662_2017 (intesa sulle strategie sulle modalità per il trasporto ferroviario regionale passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale tra Regione Liguria e RFI SpA), e adeguamento delle sagome delle gallerie ferroviarie della linea
- Velocizzazione della linea Genova – Milano (completamento previsto entro 2025 – costo 156 mln € - doc. di origine: Dgr 662_2017 (intesa sulle strategie sulle modalità per il trasporto ferroviario regionale passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale tra Regione Liguria e RFI SpA)
- Velocizzazione della linea Genova – Torino (completamento previsto entro 2025 – costo 165 mln € - doc. di origine: Dgr 662_2017 (intesa sulle strategie sulle modalità per il trasporto ferroviario regionale passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale tra Regione Liguria e RFI SpA)
- Potenziamento (raddoppio selettivo) della Pontremolese (fase1)
- Completamento raddoppio (realizzazione galleria di valico) della pontremolese (fase 2) (costo totale potenziamento e completamento 2.300 mln €)

Orizzonte temporale 2030+

- Agevolare connessione con centro sud
    a. Velocizzare le connessioni ferroviarie tra il bacino di La Spezia e Firenze/Roma
    b. Velocizzare le connessioni ferroviarie tra il bacino genovese e Piacenza/Bologna
- Quadruplicamento Genova Brignole - Pieve Ligure (costo 750 mln € - fonte "RFI_Contratto di Programma-parte investimenti-2017-2021")

Ai fini della linea d'azione è necessario:

- Sistemazione del nodo di Novara (Boschetto e PRG Vignale)
- Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie
- Interventi propedeutici tratte S.Lorenzo - Ospedaletti e Tratta Andora - S.Lorenzo
- Interventi propedeutici: Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa, Triplicamento tratta Parabiago - Gallarate, Accesso al Sempione: raddoppio Vignale - Oleggio-Arona 1^ fase, Quadruplicamento Pavia - Milano Rogoredo

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

- Accessibilità Interna&Esterna
    a. Garantire una fluida accessibilità ai nodi urbani della rete policentrica ligure e migliorare il sistema di connessioni con l'entroterra
    b. Potenziare le connessioni con le aree economiche del paese e dell'Europa
- Resilienza
    a. Utilizzare in modo complementare tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
- Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
    a. Trasferimento modale verso modalità di trasporto meno inquinanti: ferrovia, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e condivisa
    b. Riduzione della congestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 3.570*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
2	**MIGLIORARE E POTENZIARE LE RETI DI TRASPORTO PUBBLICO NELLE AREE URBANE**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**I/O**
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

Potenziare il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) nelle aree urbane del territorio ligure con interventi infrastrutturali e di carattere organizzativo e gestionale.

L'indirizzo operativo della linea di azione è *Sostenere le iniziative locali per la realizzazione di una rete di forza (in sede propria, protetta, preferenziale, elettrica) nelle aree urbane*.

Gli interventi previsti sono:
Orizzonte temporale 2030

Provincia di Imperia

- Intervento per la valorizzazione, ripristino e adeguamento della filovia della Riviera dei Fiori [Comune di Sanremo] (costo 80 mln €)

Città Metropolitana di Genova

- Prolungamento metropolitana Brin-Canepari (costo 27,2 mln €)
- Prosecuzione della linea metropolitana genovese fino a Piazza Martinez (costo 20,6 mln €)
- Prolungamento metropolitana Canepari-Pallavicini (costo 64 mln €)
- Prolungamento metropolitana Di Negro-Fiumara (costo 590 €)
- Assi di forza del TPL di Genova (costo 471 mln €)
- Sky metro in Valbisagno, sistema di trasporto rapido di massa (costo 400 mln €)
- TPL Rapallo - Santa Margherita Ligure – Portofino (costo 10,5 mln €)
- TPL Recco (costo 5 mln €)

Ai fini della linea d'azione è necessario:

- Coordinamento regionale e supporto alle iniziative locali per lo sviluppo di sistemi di trasporto pubblico di forza
- Individuare i margini di incremento dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi, in linea con il Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico Regionale e Locale
- Armonizzare e coordinare i Piani di Bacino del Trasporto Pubblico Locale redatti a livello di ATO (scala provinciale)
- Definire l'assetto e gli obiettivi di integrazione tra i servizi di TPL automobilistico e ferroviario
- Individuare le aree urbane che necessitino del potenziamento del servizio di TPL
- Recepire la progettazione da parte degli Enti Locali di interventi infrastrutturali connessi al TPL in sede protetta (quali ad esempio busvie, tramvie, corsie preferenziali, linee aeree per filobus, ecc.)
- Definire il quadro delle necessità economiche per la realizzazione degli interventi programmati e le fonti di finanziamento, se disponibili, per l'esercizio.

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna & Esterna
   a. Garantire una fluida accessibilità ai nodi urbani della rete policentrica ligure e migliorare il sistema di connessioni con l'entroterra
b) Resilienza
   a. Utilizzare in modo complementare tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
c) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
   a. Trasferimento modale verso modalità di trasporto meno inquinanti: ferrovia, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e condivisa
   b. Riduzione della congestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 1.668*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
3	RIQUALIFICARE LA RETE FERROVIARIA INTERNA			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I/O
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Contratto di programma di RFI	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

Recuperare, riqualificare e potenziare la funzionalità delle linee ferroviarie secondarie a supporto dell'accessibilità ai territori interni e per la promozione della mobilità turistica.

Gli indirizzi operativi della linea di azione sono la *Riqualificazione infrastrutturale e potenziamento del servizio ferroviario locale/interregionale* e la *Riqualificazione e manutenzione degli impianti per il TPL*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030

- *Riqualificazione linea Genova – Casella (costo 20 mln €)*
- *Riqualificazione linea Cuneo – Ventimiglia e messa in sicurezza dell'asse ferroviario (costo 244 mln €)*
- *Riqualificazione linea Acqui – Genova (costo 87 mln €)*

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
   a. Garantire una fluida accessibilità ai nodi urbani della rete policentrica ligure e migliorare il sistema di connessioni con l'entroterra

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	Milioni di Euro	*ca. 350*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
4	**SVILUPPO DELLA RETE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA INTEGRATA CON IL TERRITORIO E LE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**I/O**
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO	X	Piano Mobilità Ciclistica Ligure; Biciplan Comune di genova	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale strumento per realizzare una rete ciclabile di interesse regionale sicura ed integrata con gli altri modi di trasporti, sviluppata in continuità ed omogeneità ai percorsi che superano i confini regionali e che favorisca l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto per distanze brevi e spostamenti sistematici, contribuendo a sviluppare forme di mobilità sostenibile che consentano la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di CO_2 e la costruzione di relazioni e frequentazioni turistiche e culturali che valorizzino i territori e le economie locali promuovendo stili di vita sani ed ecologicamente corretti. Il documento di riferimento è il redigendo Piano della Mobilità Ciclistica Ligure (PMCL), piano di settore specifico relativo alla ciclabilità, che individua nel dettaglio gli interventi per il settore.

Il sistema ciclabile ligure si compone, nel seguente modo:

- collegamenti di interesse nazionale ed internazionale
  - Ciclovia Turistica Tirrenica (costo ca. 174 mln €)
- direttrici regionali strategiche
  - assi di distribuzione vallivi (6 in provincia di Imperia, 11 in provincia di Savona, 2 in provincia di Genova e 2 in Provincia della Spezia)
  - itinerari ciclabili a tema
- rete ciclabile locale
  - ciclabili comunali-urbane
  - ciclabili provinciali e della città metropolitana di Genova (Ciclovie della Val Bisagno e Val Polcevera – costo ca. 11 mln €)

Gli indirizzi operativi e le iniziative, definite dal PMCL, da attuare per la linea di azione sono:

- *Pianificazione*
  - definire ed aggiornare il sistema ciclabile regionale
- *Realizzazione*
  - completare la rete ciclabile ligure attraverso la progressiva realizzazione dei tratti già progettati e progettare nuove tratte
- *Intermodalità*
  - potenziare e favorire il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati
- *Servizi*
  - favorire ed organizzare il sistema dei servizi e della sicurezza per i ciclisti individuabili in aree di sosta, colonnine SOS, cartellonistica, velostazioni attrezzate
- *Ciclabili Urbane*
  - indirizzare i Comuni e le Province alla predisposizione di reti ciclabili in ambito urbano ed extraurbano
- *Promozione*
  - promuovere il Sistema ciclabile regionale in convegni, riunioni, progetti europei, siti web, mappe
- *Educazione*
  - educare ed informare presso aziende, scuole, associazioni all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
   a. Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche, ridurre il sovraffollamento stagionale delle aree di costa e sviluppare un piano di itinerari turistici, percorsi, piste ciclabili
b) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
   a. Trasferimento modale verso modalità di trasporto meno inquinanti: ferrovia, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e condivisa

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Da definire*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
5	**COMPLETARE E POTENZIARE LA RETE AUTOSTRADALE (Invarianti di piano)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**I**
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Nuove concessioni autostradali; Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.);	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale completamento e potenziamento della rete autostradale regionale, intesa sotto il profilo infrastrutturale.
Nella fattispecie, gli interventi previsti quali invarianti di piano per la modalità automobilistica sono i seguenti:

Orizzonte temporale 2030

Provincia di Imperia:

- Barriera autostradale di Ventimiglia (Porta d'Italia), (completamento previsto entro 2025 – costo 30 mln € - codice intervento 6_2_02)

Provincia di Savona:

- Nuovo svincolo autostradale di Vado Ligure – Bossarino (completamento previsto entro 2025 – costo ca. 40 mln € - codice intervento 6_2_19)

Provincia della Spezia:

- Interconnessione autostradale A12-A15 (completamento previsto entro 2025 – costo 24,5 mln € - codice intervento 6_2_53)

Città Metropolitana di Genova:

- Nuovo viadotto di accesso al PSA Genova Prà – Connessione con autostrada (completamento previsto entro 2025 – costo 17,5 mln € - codice intervento 6_2_35)

Orizzonte temporale 2030+

Città Metropolitana di Genova:

- Gronda Autostradale di Ponente (completamento previsto oltre 2030 – costo 4.200 mln € - codice intervento 6_2_33)
- Tunnel autostradale Rapallo – Val Fontanabuona (completamento previsto oltre 2030 – costo 310 mln € - codice intervento 6_2_46)
- Tunnel subportuale di Genova (completamento previsto oltre 2030 – costo circa 700 mln €)

Il dettaglio degli interventi previsti è riscontrabile nel documento "Ricognizione Opere Programmate" allegato allo "Schema di Piano".

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

- Accessibilità Interna&Esterna
  a. Potenziare le connessioni (ferroviarie e stradali) con le aree economiche del Paese e dell'Europa (connessioni alla rete TEN e ai valichi alpini)
- Resilienza
  a. Utilizzare in modo "complementare" tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
- Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
  a. Riduzione della congestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 5.322*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
5bis	**COMPLETARE E POTENZIARE LA RETE AUTOSTRADALE (Altre opere)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Nuove concessioni autostradali; Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.);	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale completamento e potenziamento della rete autostradale regionale, intesa sotto il profilo infrastrutturale. Nella fattispecie, gli interventi previsti quali non invarianti di piano per la modalità automobilistica sono i seguenti:

Orizzonte temporale 2030

Provincia di Imperia:

- Nuovo Casello autostradale a Camporosso/Vallecrosia - Autostrada dei Fiori (costo 35 mln €)
- Nuovo Casello autostradale a Cipressa (IM) - Autostrada dei Fiori (costo 40 mln €)

Provincia di Savona:

- Rifunzionalizzazione intersezione autostradale A6-A10 (completamento previsto entro 2025 – costo 90 mln € - codice intervento 6_2_20

Provincia della Spezia:

- Nuovo svincolo autostradale di Beverino (completamento previsto entro 2025 – costo 33 mln € - codice intervento 6_2_52)

Orizzonte temporale 2030+

Provincia di Savona:

- Nuova tratta autostradale Borghetto S. Spirito – Carcare - Predosa (completamento previsto oltre 2030 – costo 5.579 mln € - codice intervento 6_2_14)

Il dettaglio degli interventi previsti è riscontrabile nel documento "Ricognizione Opere Programmate" allegato allo "Schema di Piano".

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
   a. Potenziare le connessioni (ferroviarie e stradali) con le aree economiche del Paese e dell'Europa (connessioni alla rete TEN e ai valichi alpini)
b) Resilienza
   a. Utilizzare in modo "complementare" tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
c) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
   a. Riduzione della congestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 5.760*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
6	**COMPLETARE E POTENZIARE LA RETE STRADALE ORDINARIA (Invarianti di piano)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.); L.130/2018	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale completamento e potenziamento della rete stradale ordinaria regionale, intesa sotto il profilo infrastrutturale. Nella fattispecie, gli interventi previsti quali invarianti di piano per la modalità automobilistica sono i seguenti:

Orizzonte temporale 2030

Provincia di Savona:

- Hub Portuale - SS1 Via Aurelia variante all'abitato di Savona: tratta Albisola Superiore–torrente Letimbro (completamento previsto entro 2025 – costo 143,2 mln € - codice intervento 6_2_23)
- Riqualificazione e Adeguamento strutturale Strada extraurbana Savona – Quiliano – Vado Ligure (completamento previsto entro 2025 – costo 33,6 mln € - codice intervento 6_2_21)

Citta Metropolitana di Genova:

- Raccordo in sponda destra tra la viabilità della Val Polcevera e la Strada a Mare (completamento previsto entro 2025 – costo 6,2 mln € - codice intervento 6_2_40)
- Raccordo in sponda sinistra tra la viabilità della Val Polcevera e la Strada a Mare (completamento previsto entro 2025 – costo 21,5 mln € - codice intervento 6_2_41)
- Riassetto del nodo viario di San Benigno (2° lotto) (completamento previsto entro 2025 – costo 30 mln € - codice intervento 6_2_43)
- Variante alla SS45 di Val Trebbia, comuni di Torriglia e Montebruno 1° stralcio funzionale dal km 31,5 Costafontana al km 32,445 (completamento previsto entro 2025 – costo 14 mln € - codice intervento 6_2_45)
- Variante alla S.S. 45 di "Val Trebbia". Comuni di Torriglia e Montebruno dal Km 31+500 (Costafontana) al Km 35+600 (Montebruno) 2° stralcio funzionale (completamento previsto entro 2025 – costo 42,5 mln € - doc di origine: Contratto di Programma Statale Anas)

Provincia della Spezia:

- Messa in sicurezza della SP31 Strada della Ripa (completamento previsto entro 2025 – costo 8,1 mln € - codice intervento 6_2_60)
- HUB Portuale di La Spezia: SS1 Via Aurelia variante all'abitato di La Spezia (Lotto 3) (completamento previsto entro 2025 – costo 193,75 mln € - codice intervento 6_2_50)
- Rifacimento dei ponti di Borghetto Vara (completamento previsto entro 2025 – costo 2,6 mln € - codice intervento 6_3_01)
- Ponte di Ceparana - Santo Stefano Magra Lotti 1 e 2 (completamento previsto entro 2025 – costo 23,5 mln € - codice intervento 6_2_56)

Orizzonte temporale 2030+

Provincia di Imperia:

- SS1 via Aurelia: variante all'abitato di Imperia (completamento previsto oltre 2030 – costo 413 mln € - codice intervento 6_2_07)

Provincia della Spezia:

- HUB Portuale di La Spezia: SS1 Via Aurelia variante all'abitato di La Spezia (Lotto 4) (completamento previsto oltre 2030 – costo 100 mln € - cod 6_2_51)

Il dettaglio degli interventi previsti è riscontrabile nel documento "Ricognizione Opere Programmate" allegato allo "Schema di Piano".
La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
   a. Migliorare l'assetto della rete infrastrutturale ligure (completare la rete, intervenire puntualmente per completare le maglie mancanti)
b) Resilienza
   a. Utilizzare in modo "complementare" tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
c) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
   a. Riduzione della congestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 1.030*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
6bis	**COMPLETARE E POTENZIARE LA RETE STRADALE ORDINARIA (Altre opere)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.)	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale completamento e potenziamento della rete stradale ordinaria regionale, intesa sotto il profilo infrastrutturale. Nella fattispecie, gli interventi previsti quali non invarianti di piano per la modalità automobilistica sono i seguenti:

Orizzonte temporale 2030

Provincia di Imperia:

- Nuova strada di connessione con il casello di Ventimiglia, l'Aurelia e il Parco Roja (completamento previsto entro-2025 – costo 5 mln € - codice intervento 6_2_01)
- Viabilità di adduzione allo svincolo stradale di S. Lazzaro sulla Aurelia BIS a Sanremo (IM) (costo 15 mln €)
- Nuova Aurelia a Sanremo Tratta Foce – Svincolo autostradale di Sanremo Ovest (IM) (costo 100 mln €)
- Completamento dello svincolo di San Martino sulla variante Aurelia a Sanremo (IM) (costo 0,1 mln €)
- Potenziamento e messa in sicurezza della strada di adduzione dallo Svincolo di Arma di Taggia (IM) all'innesto con l'Aurelia BIS (costo 4 mln €)
- S.S. N. 28 "Del Colle di Nava" - variante tra Pontedassio e Imperia (costo 67 mln€)

Provincia di Savona:

- Hub portuale – SS1 via Aurelia: variante all'abitato di Savona. Tratta torrente Letimbro – via Stalingrado (completamento previsto entro 2025 – costo 100 mln € - codice intervento 6_2_27)
- Riqualificazione "Aurelia Storica" Savona – Albissola Marina (completamento previsto entro 2025 – costo 1,8 mln € - codice intervento 6_2_25)

Citta Metropolitana di Genova:

- Sistemazione e ammodernamento della viabilità di connessione allo svincolo autostradale di Sestri Levante (GE) sulla A12 (1 mln €)

Provincia della Spezia:

- SS1 via Aurelia: potenziamento tratto nel Comune di Sarzana (completamento previsto entro 2025 – costo 15 mln € - codice intervento 6_2_54)
- Svincolo autostradale di Fornola (completamento previsto entro 2025 – costo 66 mln € - codice intervento 6_2_57)
- SS1 via Aurelia: variante all'abitato di Arcola (completamento previsto entro 2025 – costo 25 mln € - codice intervento 6_2_57)
- Potenziamento e messa in sicurezza della strada di adduzione dallo Svincolo Deiva (SP) dall'innesto con la S.S. 1 Aurelia (SP65) (4 mln €)

Orizzonte temporale 2030+

Provincia di Imperia:

- SS1 via Aurelia: variante agli abitati tra Ventimiglia e Bordighera (completamento previsto oltre 2030 – costo 223 mln € - codice intervento 6_2_05)
- SS1 via Aurelia: variante all'abitato di Sanremo Centro-Foce (completamento previsto oltre 2030 – codice intervento 6_2_06)
- SS1 via Aurelia: variante all'abitato di Sanremo Centro-Pian di Poma (completamento previsto oltre 2030 – costo 100 mln € - codice intervento 6_2_06)
- Variante SS28 Armo-Cantarana (completamento previsto oltre 2030 – costo 304,2 mln € - codice intervento 6_2_09)

Provincia di Savona:

- SS1 via Aurelia: variante all'abitato di Andora e di Alassio (completamento previsto oltre 2030 – costo 102 mln € - codice intervento 6_2_12)
- SS1 via Aurelia: variante agli abitati tra Albenga e Borghetto S. Spirito – Vado Ligure (completamento previsto oltre 2030 – costo 482 mln € - codice intervento 6_2_13 e 6_2_15)
- SS1 via Aurelia: variante in località Capo Noli (completamento previsto oltre 2030 – costo 39,9 mln € - Contratto di Programma Statale Anas)
- Nuovo Ponte sul torrente Letimbro in località Villapiana (completamento previsto oltre 2030 – costo 5 mln € - codice intervento 6_2_26)

Citta Metropolitana di Genova:

- Rifunzionalizzazione della ex SS523 (completamento previsto oltre 2030 – costo 4,7 mln € - codice intervento 6_2_49)
- Polo scientifico tecnologico Erzelli: nuova viabilità di connessione con via Siffredi (completamento previsto oltre 2030)

Il dettaglio degli interventi previsti è riscontrabile nel documento "Ricognizione Opere Programmate" allegato allo "Schema di Piano".

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

- Accessibilità Interna&Esterna
  a. Migliorare l'assetto della rete infrastrutturale ligure (completare la rete, intervenire puntualmente per completare le maglie mancanti)
- Resilienza
  a. Utilizzare in modo "complementare" tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
- Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
  a. Riduzione della congestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 1.750*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
7	COMPLETARE E POTENZIARE IL SISTEMA DI CONNESSIONI E RACCORDI PORTUALI E AEROPORTUALI (Invarianti di piano)			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.); L.130/2018	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale completamento delle connessioni e dei raccordi con i porti regionali e con l'aeroporto di Genova, intesa sotto il profilo infrastrutturale. Nella fattispecie, gli interventi previsti quali invarianti di piano sono:

Orizzonte temporale 2030

Provincia di Savona:

- Opere di completamento assetto ferroviario interno al Porto di Vado Ligure - Adeguamento del retroporto VIO (completamento previsto entro 2025 – costo 18 mln €)
- Opere di completamento assetto ferroviario interno al Porto di Vado Ligure - Sistema di Gestione parchi ferroviari e traffico ferroviario di Ultimo Miglio (completamento previsto entro 2025 – costo 3,6 mln €)

Città Metropolitana di Genova:

- Raccordi ferroviari in porto storico - Attrezzaggio parco Rugna Campasso - Parco Fuorimuro (completamento previsto entro 2025 – costo 87,5 mln € - codice intervento 6_5_02)
- Nuova viabilità di accesso al porto storico di Sampierdarena e collegamento con il nodo di San Benigno (Prolungamento e ammodernamento della sopraelevata portuale e opere accessorie; Nuovo varco Etiopia in quota; Realizzazione completa della strada "La Superba"; Nuovo ponte del Papa e dragaggi; Autoparco di Ponente) (completamento previsto entro 2025 – costo 88 mln € - codice intervento 6_5_14)
- Impianto di collegamento tra la nuova stazione ferroviaria di Sestri Aeroporto e l'aerostazione Cristoforo Colombo + Realizzazione collegamento rapido ad elevata capacità tra nuova fermata di Genova Sestri Ponente e il polo di Erzelli (completamento previsto oltre 2030 – costo 249 mln € - codice intervento 6_5_07 e 6_1_09)
- Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri e Aviatori d'Italia (costo 3 mln €)

Provincia della Spezia:

- Nuova binarizzazione a servizio dei terminali raccordati - 1° e 2° lotto (completamento previsto entro 2025 – costo 57,8 mln € - codice intervento 6_5_12)

Orizzonte temporale 2030+

- Ridefinizione assetto aeroportuale (Piano di sviluppo aeroporto) con realizzazione di un polo intermodale (completamento previsto oltre 2030 – costo 17 mln € - codice intervento 6_5_08)

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
   a. Potenziare le connessioni (ferroviarie e stradali) con le aree economiche del Paese e dell'Europa (connessioni alla rete TEN e ai valichi alpini)
   b. Puntare alla piena integrazione di infrastrutture (reti lunghe e reti corte) per migliorare l'accessibilità al sistema portuale ligure

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	Milioni di Euro	*ca. 520*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
7 bis	**COMPLETARE E POTENZIARE IL SISTEMA DI CONNESSIONI E RACCORDI PORTUALI E AEROPORTUALI (Altre opere)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	RFI_Contratto di Programma-parte investimenti-2017-2021	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale completamento delle connessioni e raccordi ferroviari, intesa sotto il profilo infrastrutturale.

Dopo l'avvio del terminal di Vado Ligure/Savona, adatto ad accogliere le portacontainer di ultima generazione fino a 22mila teu, ha preso gradualmente il via anche il traffico di treni intermodali.
Tale situazione ha aperto la strada ad investimenti su itinerari ferroviari alternativi, ma che richiedono significative risorse per il loro ammodernamento e potenziamento. Da Savona, infatti, risalendo il colle di Cadibona, si raggiunge San Giuseppe di Cairo (via Altare e via Ferrania), ma con pendenze dove occorrono due locomotive in doppia trazione per trainare un treno fino a 1200 tonnellate. Da San Giuseppe di Cairo attraverso Ceva si può risalire verso Torino, oppure proseguire su Acqui e Alessandria, itinerario più logico per collegare il porto di Savona con le direttrici nazionali e soprattutto con il corridoio ferroviario attraverso la Svizzera.

Nella fattispecie, l'intervento previsto quale non invariante di piano per la modalità ferroviaria è:

Orizzonte temporale 2030

Provincia di Savona:

a) Potenziamento ferroviario San Giuseppe di Cairo (completamento previsto entro 2030 – costo 120 mln €)

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

b) Accessibilità Interna&Esterna
   a. Potenziare le connessioni (ferroviarie e stradali) con le aree economiche del Paese e dell'Europa (connessioni alla rete TEN e ai valichi alpini)
   b. Puntare alla piena integrazione di infrastrutture (reti lunghe e reti corte) per migliorare l'accessibilità al sistema portuale ligure

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 120*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
8	**POTENZIARE L'ACCESSIBILITÀ LATO MARE (Invarianti di piano)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Programmi Regionali di Intervento Strategico (P.R.I.S.); L.130/2018	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale completamento e potenziamento dell'accessibilità al sistema portuale ligure lato mare, intesa sotto il profilo infrastrutturale.

Nella fattispecie, gli interventi previsti quali invarianti di piano sono:

Orizzonte temporale 2030

1. Terminal portuali dei Moli Ronco,-Canepa e di Calata Bettolo (completamento previsto entro 2025 – costo 63,8 mln € - codice intervento 6_5_05)
2. Nuova Diga Foranea (completamento previsto entro 2030 – costo 600 mln € - codice intervento 6_5_10)
3. Realizzazione nuova calata a mare e messa in sicurezza area Fincantieri (completamento previsto entro 2025 – costo 300 mln € - codice intervento 6_5_03)
4. Torre Piloti (completamento previsto entro 2025 – costo 15 mln € - codice intervento 6_5_09)
5. Ampliamento lato levante Molo Garibaldi - 1° e 2° lotto (completamento previsto entro 2025 – costo 46 mln € - Doc di origine: Dgr1101_2017 - Documento strategico regionale della portualità. Art. 15 c. 4 lettera a) l.r. 1/2016 (Growth Act))
6. Nuovo layout della Diga Foranea di Vado Ligure - 1° lotto (completamento previsto entro 2025 – costo 80 mln € - Doc di origine: Dgr1101_2017 - Documento strategico regionale della portualità. Art. 15 c. 4 lettera a) l.r. 1/2016 (Growth Act))
7. Nuovo layout della Diga Foranea di Vado Ligure - 2° lotto (completamento previsto entro 2025 – costo 130 mln € - Doc di origine: Dgr1101_2017 - Documento strategico regionale della portualità. Art. 15 c. 4 lettera a) l.r. 1/2016 (Growth Act))

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
    a. Puntare alla piena integrazione di infrastrutture (reti lunghe e reti corte) per migliorare l'accessibilità al sistema portuale ligure

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 1.020*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
9	**MIGLIORARE IL SISTEMA LOGISTICO (Invarianti di piano)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT			
	ALTRO	X	Piano regolatore porto di Savona - Vado Ligure; AdSP Mar Ligure Orientale	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale potenziamento del sistema logistico delle piattaforme logistiche della Regione, intesa sotto il profilo infrastrutturale. Nella fattispecie, gli interventi previsti quali invarianti di piano per la modalità ferroviaria e automobilistica sono:

Orizzonte temporale 2030

- Attuazione del Piano strategico di sviluppo del centro logistico di Santo Stefano di Magra (completamento previsto entro 2025 – costo 16 mln €)
- Istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) (completamento previsto entro 2025)

Ai fini della linea d'azione è necessario:

- individuare, creare e attivare un piano di gestione delle aree "buffer" previste dall'art. 6 della legge 130/2018, tra quelle della ZLS
- migliorare il sistema di navettamento della merce con automezzi controllati, lungo il percorso, con sistema gps;
- implementare il navettamento della merce con treni
- riconoscere il centro logistico di Santo Stefano di Magra come "nodo core" quale "Rail Road Terminal" della rete TEN-T, parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo
- costituire nel centro logistico di Santo Stefano Magra un interporto, secondo la Legge 4 agosto 1990, n. 240, e sviluppare la relativa infrastruttura
- progettare opera di viabilità "Variante Aurelia (Cisa)" che consenta di mettere in collegamento diretto il Porto di La Spezia ed il Porto di Marina di Carrara, i due scali portuali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

- Accessibilità Interna&Esterna
    a. Puntare alla piena integrazione di infrastrutture (reti lunghe e reti corte) per migliorare l'accessibilità al sistema portuale ligure

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 16,00 esclusa l'istituzione della ZLS*

COD.	OPERE INFRASTRUTTURALI			
10	**DEFINIRE INTEVERVENTI NELLA PROSPETTIVA ALPTRANSIT: GOTTARDO, CENERI, NUOVA GALLERIA FERROVIARIA DEL FREJUS, E GALLERIA DEL LÖTSCHBERG VIA SEMPIONE**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)		TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I/O
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO	X	Protocollo di Intesa fra Lombardia, Piemonte e Liguria per lo sviluppo della logistica e del trasporto merci	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale attuazione delle indicazioni del Protocollo di Intesa fra Lombardia, Piemonte e Liguria per lo sviluppo della logistica e del trasporto merci.

L'indirizzo operativo della linea di azione si può sintetizzare nei seguenti punti:

- *Sviluppare il trasporto merci ferroviario e intermodale*
- *Definire l'assetto e la capacità degli impianti intermodali e migliorare l'accessibilità agli impianti per la parte ferroviaria (manovre nei terminali e trazione nell'ultimo miglio ferroviario) e stradale (l'accesso/egresso dei camion dai terminal e connessione con la viabilità)*
- *Adeguare le infrastrutture lineari e di terminale agli standard prestazionali di Corridoio (Reno-Alpi), in relazione a sagoma, modulo del treno, peso assiale e massa rimorchiabile in trazione singola*
- *Definire lo sviluppo del Corridoio verso la Svizzera e la Germania in un'ottica sistemica, mettendo a disposizione degli operatori una pluralità di itinerari per la mobilità merci su ferrovia, sia per ampliare il range di destinazioni raggiungibili dai porti liguri, sia nell'ottica – di seria attualità – di assicurare elevati livelli di resilienza operativa e gestionale (per fronteggiare fenomeni congestivi del traffico ovvero trovare soluzioni di routing alternativo, causa breakdown delle infrastrutture)*
- *Rafforzare i percorsi merci verso la NFTA (via Alessandria, Mortara, Novara), cercando di limitare i transiti dei treni merci attraverso il nodo di Milano, eccessivamente congestionato nonché caratterizzato da una forte eterotachicità delle circolazioni.*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030+

- sviluppare (revamping) lo scalo ferroviario di Alessandria il quale potrà essere funzionale allo sviluppo del porto di Genova (funzione retroportuale per il mercato del Nord-Ovest e di trasbordo ferroviario su treni blocco con destinazioni estere - costo 2 mln))
- Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi e Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi (costo 1.570 mln €)
- armonizzazione delle pendenze massime di linea dal porto di Genova fino ai valichi della NFTA, in allineamento agli standard prestazionali presenti nel tratto svizzero del Corridoio (11/12 per mille)
- sviluppare l'itinerario ferroviario dal porto di Genova verso Alessandria-Mortara-Novara fino al valico di Luino, il quale consente di evitare il transito dal nodo milanese; in particolare, si rende necessario nel medio-lungo termine, il raddoppio del valico ferroviario di Luino, il quale ad oggi presenta di gran lunga i migliori standard prestazionali (in particolare per quanto concerne la massa rimorchiabile in trazione singola) nell'ambito dei valichi con la Svizzera (costo 2.390 mln €)
- facilitazione da parte degli enti pubblici territoriali (Regioni e Comuni) della costruzione di relazioni commerciali e collaborative tra gli operatori portuali, gli armatori e gli operatori di trasporto intermodale, in particolare esteri, al fine di porre le condizioni per una maggiore integrazione logistica della portualità ligure con i mercati terrestri d'oltralpe.

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
    a. Realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*non definiti. I costi sono riferiti ad interventi in prevalenza esterni al territorio regionale*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELLA DOMANDA			
11	SVILUPPO ECOSISTEMA MAAS (MOBILITY AS A SERVICE)			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	O
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale strumento per mettere gli utenti, sia nel caso si tratti di passeggeri che di merci, al centro dei servizi di trasporto, offrendo loro soluzioni di mobilità su misura basate sui loro bisogni individuali. La linea d'azione punta a un rafforzamento del coinvolgimento degli Enti nelle politiche di mobilità sostenibile, nonché degli incentivi per indurre l'utente a cambiare modalità di spostamento verso una mobilità sostenibile (trasporto pubblico, ciclabilità, ecc.).

Gli indirizzi operativi della linea di azione sono:

- *Creare un "ecosistema MaaS", costituito dalla Regione ed eventualmente altri enti locali, operatori di mobilità, stakeholder e cittadini, abilitato da un'infrastruttura tecnologica e da un sistema di regole e politiche tariffarie, in grado di facilitare la nascita di nuovi servizi digitali per la mobilità secondo il paradigma MaaS per un sistema locale di mobilità più integrata, accessibile e sostenibile.*
- *Promuovere e fare evolvere il sistema integrato attraverso app per smartphone che consentano l'acquisto e l'utilizzo di titoli di viaggio per tutti i servizi di TPL regionale;*
- *Creare e consolidare un nuovo sistema tariffario integrato del TPL, basato su logiche di pay-per-use e best fare, che consenta agli utenti di accedere liberamente a tutti i servizi TPL regionali, pagando successivamente in funzione dell'effettivo utilizzo dei servizi di trasporto.*

Orizzonte temporale 2030

- Sviluppare cooperazione di tanti attori diversi: società per il trasporto pubblico e privato, operatori di mobilità condivisa, aziende di telecomunicazioni, processori di pagamento, autorità locali ed enti per la pianificazione urbana.

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

b) Accessibilità Interna&Esterna
   a. Garantire una fluida accessibilità ai nodi urbani della rete policentrica ligure e migliorare il sistema di connessioni con l'entroterra
c) Resilienza
   a. Utilizzare in modo complementare tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
d) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
   a. Trasferimento modale verso modalità di trasporto meno inquinanti: ferrovia, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e condivisa

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Da definire*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELLA DOMANDA			
12	SENSIBILIZZAZIONE (ACCOMPAGNARE IL CAMBIAMENTO)			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	O
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'			
	RESILIENZA			
	SICUREZZA	X		
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale approccio sistematico al cambiamento organizzativo che consente di affrontare le trasformazioni nelle modalità e nei processi attuativi in modo tale che il cambiamento sia efficace e comporti un beneficio per il territorio e per le persone che lo vivono. Si tratta di accompagnare le persone verso il cambiamento organizzativo con attività che permettano di comunicare la vision, strutturare una strategia di comunicazione, valutare e restituire i risultati.

L'indirizzo operativo della linea di azione si traduce nell'attuazione di *Misure per la formazione e la condivisione delle buone pratiche*

Ai fini della linea d'azione è necessario declinare le iniziative su tre tematiche:

Formazione indirizzata agli operatori

- attivare percorsi di formazione rivolti ai tecnici degli enti locali per una progettazione più attenta alle problematiche di convivenza degli utenti della strada, promuovendo e incentivando l'introduzione e la diffusione di scelte tecniche, volte a garantire la sicurezza stradale, il miglioramento della qualità dell'aria, incoraggiare la mobilità sostenibile, tanto nella stesura degli strumenti di pianificazione territoriale quanto per le singole realizzazioni puntuali.
- perfezionare gli strumenti per la registrazione e analisi degli incidenti al fine di controllare meglio i progressi compiuti a livello di sicurezza stradale e fornire dati precisi per lo sviluppo di nuove misure preventive

Educazione

- promuovere tra gli utenti della strada uno stile di guida maggiormente cautelativo, mediante una strategia di educazione e formazione in materia di sicurezza stradale
- attivare progetti di sensibilizzazione e formazione presso scuole e associazioni di categoria sui temi della mobilità, della viabilità e del traffico nelle città, del paesaggio urbano; tipologia di soluzioni attuabili, assunzione di comportamenti corretti nella strada, relazione tra comportamento sulla strada e rispetto reciproco, consapevolezza delle responsabilità individuali-collettive in relazione ai comportamenti sulla strada,

Comunicazione e sensibilizzazione

- accrescere la sicurezza delle categorie di conducenti più vulnerabili (in particolare gli utenti "2 ruote) migliorando la comunicazione tra le autorità e gli utenti stradali
- promozione di iniziative che vedano la scuola come centro propulsore di cultura e di iniziative sul territorio rispetto alla mobilità, a partire dal percorso casa-scuola
- promuovere e realizzare campagne pubblicitarie, eventi, giornate di studio, seminari, percorsi di sensibilizzazione, corsi e concorsi legati alla sicurezza stradale ed alla mobilità sostenibile
- attuare buone pratiche, già adottate con successo a livello internazionale, che stimolino un cambiamento delle abitudini concernenti la mobilità

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Sicurezza dei sistemi di trasporto
    a. Ridurre ulteriormente le vittime (safety), morti e feriti, agendo sulle diverse componenti che ne sono possibile causa: infrastrutture (progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del traffico attraverso ITS), uomo (educazione e formazione), veicolo (nuove tecnologie)

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Da definire*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELLA DOMANDA			
13	SOSTENERE LA DOMANDA PER IL RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	O
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'			
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale iniziativa di sviluppo sostenibile declinata in proposte volte a migliorare la qualità del trasporto pubblico locale ed efficientare la mobilità urbana, permettendo, al contempo, di avvicinarsi al conseguimento degli obiettivi europei di riduzione dei livelli di inquinamento dell'aria.

L'indirizzo operativo della linea di azione si può sintetizzare nei seguenti punti:

- *Riduzione parco veicolare Euro 0-Euro4*
- *Incremento della flotta elettrica*
- *Agevolazioni fiscali e/o contributi a famiglie e imprese*
- *Rinnovo e ampliamento del parco rotabile ferroviario, delle flotte di veicoli metropolitani, filoviari e autobus (ca. 280mln /€)*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030

- realizzare *Piano della Mobilità elettrica (rete di ricarica regionale)*
- incentivare la diffusione di sistemi di alimentazione basati su fonti energetiche di derivazione non fossile
- favorire interventi, anche a livello normativo, per la diffusione di infrastrutture per la ricarica elettrica e per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante
- favorire interventi, anche a livello normativo, a sostegno del rinnovo dei veicoli più obsoleti, per incentivare e premiare la loro sostituzione con veicoli a ridotto impatto, elettrici e innovativi,
- favorire interventi, anche a livello normativo, a sostegno dell'introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private e per la distribuzione locale delle merci delle attività produttive e artigianali,
- implementare tecnologie per il controllo della circolazione dei veicoli volte a incentivare l'utilizzo di veicoli a basso impatto

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Qualità e Sostenibilità (Aria, Ambiente), Vivibilità (Città, centri abitati e territori)
    a. Conversione parco veicolare pubblico e privato (finanziare la domanda)

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Ca 280*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELL'OFFERTA			
14	**SVILUPPARE E DIFFONDERE TECNOLOGIE ITS E ICT (INFOMOBILITÀ)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**I/O**
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA	X		
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale strumento per lo sviluppo ed il potenziamento delle soluzioni di sistemi integrati di informazione e gestione dei trasporti favorendo la possibilità di fornire servizi di mobilità intelligente (informazioni per passeggeri/tragitti, sistemi di prenotazione e pagamento dei biglietti), un uso migliore dell'infrastruttura e dei veicoli sia per le persone che per le merci. Le infrastrutture intelligenti potranno garantire la massima sorveglianza e interoperabilità delle differenti forme di trasporto e la comunicazione tra infrastrutture e veicoli e consentiranno di affrontare in modo innovativo i problemi della mobilità pubblica e privata, sviluppando in modo organico e funzionale soluzioni improntate su efficienza, efficacia ed economicità, nel rispetto per l'ambiente.

Gli indirizzi operativi della linea di azione sono:

- *Attuazione del sistema tariffario regionale integrato;*
- *Diffusione di sistemi e tecnologie (ITS e ICT) per la bigliettazione, l'infomobilità, il monitoraggio dei servizi;*
- *Ottimizzare la capacità delle reti, migliorare il comportamento degli utenti, garantire sistemi flessibili di pagamento per l'uso delle infrastrutture e dei servizi*
- *Promuovere tecnologie innovative e sistemi di incentivazione premianti l'uso di modalità di trasporto meno inquinanti.*
- *Osservatorio Regionale dei Trasporti a supporto della pianificazione, programmazione, regolazione e monitoraggio delle infrastrutture, dei servizi e di sistemi di trasporto*
- *Definizione di un approccio integrato degli standard tecnologici per lo sviluppo di un ambiente unico ICT e ITS regionale*
-

Sono previsti i seguenti interventi:
Orizzonte temporale 2030

Provincia della Spezia:

- Potenziamento dell'infrastrutturazione tecnologica delle reti telematiche, dei sistemi ed apparati ad esse collegati e dei varchi portuali (stradali e ferroviari) con digitalizzazione dei flussi informativi e documentali relativi alla merce nel Sistema portuale del Mar Ligure Orientale (7,5 mln €)

Citta Metropolitana di Genova:

- Funzionalizzazione PED (punto di entrata designato) (costo 4,5 mln €)

Ai fini della linea d'azione è necessario:

- Sviluppare un sistema di monitoraggio e la gestione in tempo reale dei flussi di strade e ferrovie
- Predisporre un sistema regionale informativo verso l'utenza delle infrastrutture e dei servizi
- Sistematizzare l'enorme volume di dati catturati dai vari sistemi di monitoraggio e informativi attivati attraverso lo sviluppo di una piattaforma unica regionale che sfrutti l'"intelligenza artificiale" per fornire soluzioni di mobilità che riducano i costi, i tempi di attesa, il traffico urbano e l'inquinamento atmosferico

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
   a. Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche, ridurre il sovraffollamento stagionale delle aree di costa e sviluppare un piano di itinerari turistici, percorsi, piste ciclabili
b) Resilienza
   a. Garantire informazioni chiare, univoche ed esaurienti e tempestivamente disponibili utilizzando le tecnologie innovative del settore dei trasporti (veicoli, infrastrutture, servizi, ITS) al fine di contribuire all'efficacia del sistema e alla gestione dell'integrazione
c) Sicurezza dei sistemi di trasporto
   a. Ridurre ulteriormente le vittime (safety), morti e feriti, agendo sulle diverse componenti che ne sono possibile causa: infrastrutture (progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del traffico attraverso ITS), uomo (educazione e formazione), veicolo (nuove tecnologie)
d) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
   a. Sviluppare un modello di mobilità multimodale garantendo un'adeguata offerta di modi sostenibili e aumentare la competitività del Trasporto pubblico

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 12*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELL'OFFERTA			
15	**RIORGANIZZARE I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO DEGLI ATO, MIGLIORARE I COLLEGAMENTI INTERMODALI, AGEVOLARE I TRASBORDI** **Potenziamento dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**O**
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione intende perseguire lo sviluppo dell'intermodalità per incrementare l'efficienza economica del sistema dei trasporti, decongestionare la rete stradale e autostradale regionale, ridurre gli impatti sull'ambiente e l'usura delle infrastrutture, aumentare la sicurezza del viaggio.

Gli indirizzi operativi della linea di azione sono:

a) *Gerarchizzazione dei servizi;*
b) *Organizzazione dei cadenzamenti e del sistema di coincidenze.*
c) *Individuazione di una rete di nodi di interscambio intramodale e intermodale per agevolare i trasbordi e cambi di modalità (nodi orario)*
d) *Destinare risorse per le necessarie opere di realizzazione e/o riqualificazione dei nodi*
e) *Programmazione dei servizi di Trasporto Pubblico come sistema unico e universale*
f) *Riorganizzazione delle linee e dei percorsi: servizi automobilistici sussidiari e complementari ai servizi ferroviari*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030

- attuare il Programma Regionale dei servizi Ferroviari: Servizio Ferroviario Regionale e Servizio Ferroviario Metropolitano
- istituire Tavolo Coordinamento Enti/Gestori TPL;
- costruzione dell'orario strategico regionale del trasporto pubblico (orario mnemonico unico regionale, orari cadenzati e coordinati) considerando capisaldi del sistema orario i poli di Imperia, Ventimiglia, Savona, Genova, Sestri Levante, La Spezia;
- adottare politiche volte a disincentivare l'uso del mezzo privato e contribuire così alla fluidificazione del traffico ed all'incremento della velocità commerciale dei servizi di TPL;
- assicurare il coordinamento degli orari tra linee effettuate con lo stesso modo e tra modi diversi, in particolare dove le frequenze sono pari o inferiori a una corsa ogni 30 minuti;
- assicurare il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti e la realizzazione di nuovi nodi per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;
- prevedere lo sviluppo di servizi complementari come soluzioni del "primo e ultimo miglio" (es. bici, park & ride, car sharing, bike-sharing) complementari al TPL e ad esso integrati in termini tariffari.

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
    a. Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche, ridurre il sovraffollamento stagionale delle aree di costa e sviluppare un piano di itinerari turistici, percorsi, piste ciclabili
b) Resilienza
    a. Utilizzare in modo "complementare" tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
c) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
    a. Sviluppare un modello di mobilità multimodale garantendo un'adeguata offerta di modi sostenibili e aumentare la competitività del Trasporto pubblico
    b. Riduzione della congestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Da definire*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELL'OFFERTA			
16	**DEFINIRE IL RUOLO DEGLI AEROPORTI LIGURI CONSIDERANDO LE SINERGIE CON IL SISTEMA AEROPORTUALE DEL NORD ITALIA**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**I/O**
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale strumento per definire la specializzazione delle funzioni degli aeroporti in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo.

Gli indirizzi operativi della linea di azione sono:

- *Definire ruolo e funzioni dell'aeroporto di Genova (city airport) nell'ambito della rete nazionale degli aeroporti;*
- *Definire ruolo e funzioni dell'aeroporto di Albenga (trasporto elicotteristico);*
- *Servizi di accessibilità ferroviaria con i principali aeroporti del Nord Italia.*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030

- completare la linea AV del Terzo Valico dei Giovi (costo 6.200 mln €);
- portare a termine la velocizzazione della linea Genova – Milano (costo 156 mln €);
- potenziare la direttrice Genova – Ventimiglia (costo 199 mln €);
- sviluppare collegamenti diretti fra rete stradale/ferroviaria e scali aeroportuali
    - *Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri e Aviatori d'Italia* (costo 3 mln €)

Orizzonte temporale 2030+

- sviluppare collegamenti diretti fra rete stradale/ferroviaria e scali aeroportuali
    - Impianto di collegamento tra la nuova stazione ferroviaria di Sestri Aeroporto e l'aerostazione Cristoforo Colombo (completamento previsto oltre 2030 – costo 230 mln € - codice intervento 6_5_07)

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
    a. Potenziare le connessioni (ferroviarie e stradali) con le aree economiche del Paese e dell'Europa (connessioni alla rete TEN e ai valichi alpini)

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 6.800 costo indicativo (costi computati già nelle relative linee di azione)*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELL'OFFERTA			
17	INCREMENTARE L'EFFICACIA, L'EFFICIENZA E LA SOSTENIBILITÀ DELLA CITY LOGISTICS			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	O
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale soluzione per l'ottimizzazione del trasporto delle merci nelle aree urbanizzate, vale a dire nelle fasi iniziali e finali della supply chain, quando occorre ritirare e ancor più consegnare le spedizioni nei luoghi di produzione, nei depositi, preso i grossisti, nei centri di distribuzione fino agli esercizi commerciali ed artigianali e, in senso lato, in tutti gli insediamenti che generano o attraggono merci presenti nelle aree urbanizzate.

L'indirizzo operativo della linea di azione si può sintetizzare nei seguenti punti:

- *Promuovere regolamentazioni omogenee*
- *Linee guida regionali ai Comuni per la regolamentazione delle attività di trasporto merci in area urbana*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030

- promuovere il rafforzamento del sistema delle infrastrutture e degli interscambi
- promuovere migliorie gestionali e tecnologiche per incrementare la competitività
- promuovere iniziative per incrementare l'efficacia e la sostenibilità della City Logistics

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
    a. Realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato
b) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
    a. Migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto e l'efficacia dei servizi di mobilità

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Da definire*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELL'OFFERTA			
18	**COMPLETARE E POTENZIARE LA RETE DELLE CONNESSIONI TECNOLOGICHE**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**I/O**
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale adozione delle migliori tecnologie disponibili e soluzioni possibili per ottenere effetti cumulativi dovuti all'interazioni delle varie iniziative di sviluppo del Piano

L'indirizzo operativo della linea di azione si può sintetizzare nei seguenti punti:

- *Puntare al pieno sfruttamento delle reti tecnologiche per la gestione dei flussi informativi a supporto e complemento delle reti infrastrutturali al servizio dei flussi di persone e merci*
- *Ridurre le esigenze di mobilità potenziando i servizi a supporto del lavoro a distanza*
- *Ampliare l'accessibilità alle reti tecnologiche per aumentare l'attrattività dei territori liguri rispetto alla regione urbana lombarda una delle Metropolitan European Growth Area (MEGA)*
- *Ampliare l'accessibilità alle reti tecnologiche per migliorare la vivibilità delle aree interne e aumentarne l'attrattività rispetto agli insediamenti di costa*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030

- sviluppare la rete tecnologica regionale al fine di rendere equamente accessibile il territorio alle reti dati
- promuovere l'utilizzo di tecnologie volte a monitorare e regolare i flussi trasportistici sia in contesti urbani (per ridurre la congestione, per regolare gli accessi merci e turistici, ecc.), sia in contesti extra urbani (monitoraggio e gestione flussi di traffico sulle arterie stradali, varchi d'accesso nei nodi intermodali, ecc.)
- agevolare e velocizzare le attività umane in ambiti lavorativi e non, producendo vantaggi economici in termini di tempo e produttività;
- sviluppare opportunità di cambiamento focalizzate sulle caratteristiche attuali del territorio ma con l'obiettivo di attivare un processo evolutivo che porti alla modificazione di determinati aspetti dell'originaria vocazione;
- sviluppare progetti innovatori, interventi sul territorio caratterizzati dal fatto di essere molto rilevanti dal punto di vista strutturale, economico e dell'immagine, molto avanzati dal punto di vista delle tecnologie utilizzate e fortemente innovativi rispetto alle attività preesistenti nell'area in cui essi sono realizzati;
- determinare le condizioni per la nascita di nuove convenienze per le imprese interne ed esterne alla Regione a investire in settori high-tech emergenti

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
    a. Estendere e migliorare la rete infrastrutturale delle connessioni immateriali (telecomunicazioni, rete dati, etc.)
b) Resilienza
    a. Garantire informazioni chiare, univoche ed esaurienti e tempestivamente disponibili utilizzando le tecnologie innovative del settore dei trasporti (veicoli, infrastrutture, servizi, ITS) al fine di contribuire all'efficacia del sistema e alla gestione dell'integrazione

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Da definire*

<table>
<tr><td>COD.</td><td colspan="4">POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELL'OFFERTA</td></tr>
<tr><td>19</td><td colspan="4">SICUREZZA DEI SISTEMI E DEI SERVIZI DI MOBILITÀ
(muoversi in spazi "protetti" e "sicuri")</td></tr>
<tr><td rowspan="2">SCENARIO</td><td>MEDIO TERMINE (2030)</td><td>X</td><td rowspan="2">TIPOLOGIA INTERVENTO
I = infrastrutturale
O = Organizzativa</td><td rowspan="2">O</td></tr>
<tr><td>LUNGO TERMINE (2030+)</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">ORIGINE INTERVENTO</td><td>PRIIMT</td><td>X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>ALTRO</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO</td><td>ACCESSIBILITA'</td><td></td><td colspan="2" rowspan="4"></td></tr>
<tr><td>RESILIENZA</td><td></td></tr>
<tr><td>SICUREZZA</td><td>X</td></tr>
<tr><td>SOSTENIBILITA'</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="5">DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE</td></tr>
<tr><td colspan="5">La linea di azione è individuata quale strategia volta ad operare con attenzione alla protezione degli spostamenti e all'incolumità di persone e merci, affrontando le criticità dal punto di vista dell'utente trasportato, del trasportatore, del mezzo e dell'infrastruttura di trasporto:

L'indirizzo operativo della linea di azione si può sintetizzare nei seguenti punti:

• Misure per consentire spostamenti in un contesto (aree di sosta, interscambio e sui mezzi) protetto e sorvegliato
• Standard di sicurezza e dotazione minima dei principali nodi della mobilità e dei nodi di interscambio
• Piano della sicurezza delle fermate del trasporto pubblico (linee guida)

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030
• attivare sistemi di gestione e monitoraggio del trasporto delle merci pericolose rendendo obbligatorio l'instradamento su tratte stradali a minor impatto per l'ambiente e per le persone in caso di incidente e il telecontrollo del veicolo durante il trasporto a garanzia dell'integrità del carico, nonché prevedere opportuni processi di informazione codificati verso le centrali di controllo competenti;
• effettuare un censimento della situazione delle fermate degli autobus per verificare l'accessibilità, il dimensionamento, il corretto segnalamento, ecc. al fine di redigere le Linee Guida del Piano della Sicurezza delle Fermate
• attivare un progetto di rigenerazione dei nodi finalizzato a dare continuità alle relazioni urbane, migliorare il rapporto tra spazi urbani e spazi funzionali al trasporto pubblico, far coesistere tempi lenti e veloci, ricucire le discontinuità infrastrutturali tra settori delle città, ristabilire idonee condizioni di sicurezza, integrare elementi di rinaturalizzazione

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:
a) Sicurezza dei sistemi di trasporto
a. Migliorare la sicurezza di passeggeri e merci (security) e consentire spostamenti in un contesto (aree di sosta, interscambio e sui mezzi) protetto e sorvegliato.</td></tr>
<tr><td colspan="2">COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE</td><td>Milioni di Euro</td><td colspan="2">Da definire</td></tr>
</table>

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELL'OFFERTA			
20	**CONTENIMENTO DELLE EMISSIONI GENERATE DAL SISTEMA PORTUALE**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**I/O**
	LUNGO TERMINE (2030+)	X		
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO	X	Piano Operativo Triennale 2019-2021 AdSP Mar Ligure Occidentale	
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'			
	RESILIENZA			
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale percorso atto alla creazione di un modello di riferimento per il miglioramento dei parametri ambientali, nella fattispecie della riduzione delle emissioni acustiche, della qualità dell'aria, dell'efficientamento energetico in ambito portuale, al fine di raggiungere e mantenere gli standard previsti per l'appartenenza ai Green Ports

L'indirizzo operativo della linea di azione si può sintetizzare nei seguenti punti:
Orizzonte temporale 2030

- *Sostenere la progressiva elettrificazione delle banchine - Cold Ironing Terminal (rilasciati finanziamenti per banchine passeggeri di Genova e Savona):*
  - *Elettrificazione delle banchine del comparto commerciale del 2° e del 3° bacino portuale della Spezia (costo 12 mln €)*
  - *Elettrificazione del nuovo Molo crociere nel 1° bacino portuale della Spezia*
  - *Realizzazione Cold Ironing Terminal Crociere e Traghetti Genova (P.2946) (costo 20 mln €)*

Orizzonte temporale 2030+

- *Sostenere la diffusione del GNL (sulla DGR 122_2019 individua come interventi un primo ambito di concretizzazione del progetto che viene individuato nella realizzazione ed entrata in funzione di un impianto mobile distribuzione/erogazione per GNL ubicato in area portuale di ambito ligure, destinato a soddisfare prioritariamente i fabbisogni della filiera terra-mare.*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

- accelerare il processo di elettrificazione delle banchine;
- sviluppare e implementare un nuovo servizio di raccolta e gestione differenziata dei rifiuti prodotti in area portuale con l'obiettivo di separare e riciclare i due terzi del materiale complessivo;
- partecipare a progetti europei che abbiano l'obiettivo di ridurre l'impatto acustico derivante dalle attività portuali;
- promuovere la diffusione di impianti di rifornimento di combustibile alternativo;
- rimuovere eventuali vincoli normativi nelle tematiche di propria competenza;
- farsi promotore presso i Ministeri dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico di iniziative a sostegno della diffusione del GNL per alimentazione navi e veicoli pesanti e mezzi per il trasporto pubblico;
- indirizzare i programmi europei 2021-2027, tematici e di cooperazione, alla previsione di finanziamento di progetti per la diffusione della conoscenza e dell'impiego del GNL; partecipare direttamente ad iniziative progettuali in tali ambiti;
- stimolare e coordinare la partecipazione di partner liguri nelle stesse iniziative progettuali).

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Qualità e Sostenibilità (Aria, Ambiente), Vivibilità (Città, centri abitati e territori)
   a. Conversione parco veicolare pubblico e privato (finanziare la domanda)

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*ca. 37 solo elettrificazione banchine*

COD.	POLITICHE DI GESTIONE E REGOLAZIONE DELL'OFFERTA			
21	**COORDINAMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI** **Potenziamento dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I/O
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'			
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA	X		
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione indica un potenziamento della governance regionale della mobilità e dei trasporti. Rientrano in tale contesto il sistema delle concessioni autostradali e della rete stradale ordinaria, la gestione della rete ferroviaria, il coordinamento del sistema delle piattaforme logistiche e il riordino nelle competenze del TPL. Priorità strategica avranno gli obiettivi di sicurezza e qualità ed efficientamento delle infrastrutture, assicurando continuità ai programmi di manutenzione, ponendosi in un assetto di difesa e al contempo proattivo, al fine di predisporre misure necessarie per fronteggiare qualsiasi rischio e valorizzando il concetto di protezione e prevenzione.
L'indirizzo operativo della linea di azione si può sintetizzare nei seguenti punti:

- *Potenziare le funzioni dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti per la sicurezza stradale e a supporto della pianificazione, programmazione, regolazione e monitoraggio delle infrastrutture, dei servizi e di sistemi di trasporto*
- *Rafforzare il ruolo di coordinamento, di pianificazione e programmazione dei servizi di mobilità e degli interventi sul sistema delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, e portuali*
- *Conferma della rete viaria di rilevanza strategica regionale (DGR n. 4 del 21/2/2014), rete portante, di supporto e complementare alla rete autostradale*
- *Rafforzare il ruolo di coordinamento nella programmazione temporale degli interventi di manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali*
- *Potenziare i servizi di manutenzione incentivando l'utilizzo delle nuove tecnologie per il monitoraggio e la sorveglianza delle infrastrutture*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

- Costruire un quadro aggiornato dello stato di manutenzione delle infrastrutture di trasporto e definire una gerarchia delle infrastrutture stradali in funzione dell'incidentalità (flussi/incidenti/gravità dei sinistri, etc.)
- Standardizzare la gestione della sicurezza all'interno di processi riconosciuti che consentono di identificare i deficit sistematicamente e colmarli tramite le misure elaborate di conseguenza, Analisi dei rischi e Valutazione dell'esposto
- Definizione dei Criteri di progettazione per la realizzazione di infrastrutture moderne, giustificate dalla domanda di trasporto, capaci di garantire maggiore sicurezza di viaggio per gli utenti (standard ISO 390001)
- Redazione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale (in riferimento al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale)
- Redazione del Programma annuale di manutenzione ordinaria, straordinaria delle infrastrutture stradali e di miglioramento e potenziamento della rete viaria di rilevanza strategica regionale per garantire la piena e costante efficienza dei sistemi di trasporto (resilienza) e ridurre l'incidentalità
- Redazione del Piano di Emergenza per le Infrastrutture di trasporto
- Promuovere misure per la sicurezza degli utenti vulnerabili soprattutto in ambito urbano (ciclisti e pedoni)
- Rafforzare l'applicazione delle regole della strada: regole e dotazioni di controllo in base alla gerarchia e all'incidentalità
- Individuare misure per il tracciamento e il monitoraggio delle merci pericolose al fine di prevenire i rischi e gestire eventuali situazioni di emergenza
- Installare sistemi di enforcement su tutta la rete urbana ed extraurbana per la misurazione della velocità sulle strade a scorrimento veloce in modo che siano di ausilio per il conducente favorendo il rispetto dei limiti di velocità;
- Aggiornare i limiti di velocità, specie in ambito urbano/metropolitano, con criteri oggettivi basati sulle caratteristiche dell'infrastruttura e dei veicoli che la impegnano oggi, con particolare attenzione all'utenza più vulnerabile (pedoni, utenti due ruote e micro-mobilità)

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Resilienza
   a. Gestire le situazioni emergenziali e di criticità, definire le strategie di resilienza e di pianificazione delle emergenze
   b. Utilizzare in modo "complementare" tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci;
   c. Garantire informazioni chiare, univoche ed esaurienti e tempestivamente disponibili utilizzando le tecnologie innovative del settore dei trasporti (veicoli, infrastrutture, servizi, ITS) al fine di contribuire all'efficacia del sistema e alla gestione dell'integrazione;
b) Sicurezza dei sistemi di trasporto
   a. Migliorare la sicurezza di passeggeri e merci (security) e consentire spostamenti in un contesto (aree di sosta, interscambio e sui mezzi) protetto e sorvegliato;
   b. Ridurre ulteriormente le vittime (safety), morti e feriti, agendo sulle diverse componenti che ne sono possibile causa: infrastrutture (progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del traffico attraverso ITS), uomo (educazione e formazione), veicolo (nuove tecnologie);
   c. Preservare le comunità da possibili rischi e impatti e salvaguardare le aree del territorio attraversate da trasporti pericolosi
c) Qualità e Sostenibilità (Aria, Ambiente), Vivibilità (Città, centri abitati e territori)
   a. Sviluppare un modello di mobilità multimodale garantendo un'adeguata offerta di modi sostenibili e aumentare la competitività del Trasporto pubblico;
   b. Riduzione della cogestione sulla rete infrastrutturale al servizio delle aree urbane;
   c. Migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto e l'efficacia dei servizi di mobilità

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Da definire*

COD.	SERVIZI DI MOBILITÀ			
22	DIFFUSIONE SERVIZI DI MOBILITÀ CONDIVISA			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	I/O
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'	X		

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale strumento per lo sviluppo delle soluzioni di "sharing" (car- sharing, bike-sharing) che consentono di ottimizzare il rapporto fra veicoli utilizzati e mobilità che possono garantire. L'attuazione della strategia può essere favorita attraverso agevolazioni e incentivi per la mobilità condivisa, garantendo pertanto integrazioni funzionali tra i trasporti pubblici e privati.

L'indirizzo operativo della linea di azione è la *Diffusione nelle aree urbane di un servizio integrato di car e bike sharing integrati con i servizi di mobilità pubblica.*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030

- guidare la transizione dei cittadini dall'utilizzo di un mezzo di trasporto di proprietà a quello di un mezzo temporaneo e condiviso;
- sviluppare e incentivare servizi e piattaforme digitali che facilitano la condivisione di veicoli diversificati nelle tipologie;
- dotare le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento di un sistema intermodale;
- intraprendere politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;
- favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
    a. Garantire una fluida accessibilità ai nodi urbani della rete policentrica ligure e migliorare il sistema di connessioni con l'entroterra
b) Resilienza
    a. Gestire le situazioni emergenziali e di criticità, definire le strategie di resilienza e di pianificazione delle emergenze
    b. Utilizzare in modo complementare tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci
c) Qualità dell'ambiente, sostenibilità e vivibilità
    a. Trasferimento modale verso modalità di trasporto meno inquinanti: ferrovia, trasporto pubblico, mobilità ciclabile e condivisa

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Da definire*

COD.	SERVIZI DI MOBILITÀ			
23	**GARANTIRE LA PIENA ACCESSIBILITÀ ALLA RETE DEGLI ASSET TURISTICI DELLA LIGURIA (CITTÀ, STRUTTURE RICETTIVE, PUNTI DI INTERESSE, INSEDIAMENTI COSTIERI, ETC.)**			
SCENARIO	MEDIO TERMINE (2030)	X	TIPOLOGIA INTERVENTO I = infrastrutturale O = Organizzativa	**O**
	LUNGO TERMINE (2030+)			
ORIGINE INTERVENTO	PRIIMT	X		
	ALTRO			
RELAZIONE CON OBIETTIVO STRATEGICO	ACCESSIBILITA'	X		
	RESILIENZA	X		
	SICUREZZA			
	SOSTENIBILITA'			

DESCRIZIONE DELLA LINEA DI AZIONE

La linea di azione è individuata quale strumento per accrescere l'accessibilità ai siti turistici rilanciando la competitività del turismo, valorizzare le infrastrutture di trasporto come elemento di offerta turistica e promuovere modelli di mobilità turistica ambientalmente sostenibili e sicuri.

Gli indirizzi operativi della linea di azione sono:

a) *Ampliare e migliorare le connessioni tra insediamenti costieri e centri urbani dell'entroterra*
b) *Migliorare l'integrazione tra sistemi di trasporto pubblici, mobilità privata, mobilità ciclistica e pedonale (cicloturismo, percorsi pedonali, trasporto delle bicilette sui treni)*

Ai fini della linea d'azione è necessario:

Orizzonte temporale 2030

- incentivare la "mobilità dolce" con progetti strategici per lo sviluppo nella Regione di una rete infrastrutturale "slow" che includa ciclovie, cammini, valorizzazione di percorsi ferroviari storici, accrescendo l'integrazione tra servizi ferroviari e promozione turistica;
- potenziare le connessioni tra la costa e l'entroterra attraverso l'intermodalità per catturare i flussi turistici intra-regionali e internazionali e consentire, in maniera agevole, la distribuzione sul territorio ligure ed in particolar modo nelle località turistiche, di coloro che utilizzano i principali hub di lunga percorrenza (aeroporti, stazioni ferroviarie di rango elevato, ma anche terminal traghetti e crociere)
    - Progetto sviluppo integrazione costa - entroterra (Val di Vara, Riviera - 5 Terre, Golfo spezzino) (35 mln/€)
- sviluppare dei servizi di trasporto convenzionali e innovativi per rispondere alla necessità di facilitare la mobilità degli "utenti a ridotta mobilità" e al miglioramento dei collegamenti con le reti esterne a servizio del movimento turistico
- prevedere un piano di valorizzazione paesaggistica del sistema di strade trasversali di collegamento tra la costa e i centri sub-costieri prevedendo:
    - la realizzazione di collegamenti multimodali integrati (ferrovia-bus-navetta - percorso ciclabile, ecc.) e di parcheggi scambiatori in corrispondenza nodi di accesso alle principali località turistiche;
    - la riqualificazione delle strade di connessione dall'elevata qualità paesaggistica attraverso la salvaguardia delle visuali panoramiche sul mare, interventi per la mitigazione di eventuali impatti visivi, impianto di nuova segnaletica, cartellonistica sul patrimonio, aree di sosta, punti informativi.

La linea di azione interagisce con i seguenti obiettivi strategici ed operativi:

a) Accessibilità Interna&Esterna
    a. Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche, ridurre il sovraffollamento stagionale delle aree di costa e sviluppare un piano di itinerari turistici, percorsi, piste ciclabili
b) Resilienza
    a. Utilizzare in modo "complementare" tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci

COSTO STIMATO LINEA D'AZIONE	**Milioni di Euro**	*Ca 35*