



COMUNE DI GENOVA

118 0 0 - DIREZIONE URBANISTICA, SUE E GRANDI PROGETTI  
Proposta di Deliberazione N. 2015-DL-458 del 28/12/2015

PARERE DEL COMUNE DI GENOVA SUL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE – AGGIORNATO IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO VIA 6919/2002 - DELL’AEROPORTO DI GENOVA, NELL’AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI CONFORMITA’ URBANISTICA AI SENSI DELL’ART. 2 DEL D.P.R. N. 383/1994 E S.M.I. APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO DELL’ AREA DI INTERVENTO N. 10 “AEROPORTO“ DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DELL’AREA CENTRALE LIGURE.

Il Presidente pone in discussione la proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 2 in data 14 gennaio 2016;

Su proposta del Vice Sindaco e Assessore all’Urbanistica Stefano Bernini;

Premesso che:

le Società di gestione aeroportuali sviluppano la proposta di Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) sottoponendoli ad ENAC che, verificatane la coerenza con gli obiettivi di programmazione settoriale, li elabora unitamente ed approva in linea tecnica, secondo quanto stabilito dall'art.1, comma 6, del D.L. n. 251/95, convertito in Legge n. 351/1995;

il progetto di PSA è quindi sottoposto, ai sensi del DPR 383/1994, al Ministero dei lavori pubblici, che provvede a trasmetterlo alla Regione, alla Provincia e al Comune o ai Comuni interessati; il Ministero dei lavori pubblici promuove l'intesa con la Regione interessata e rilascia il provvedimento di autorizzazione, eventualmente indicando limiti e prescrizioni;

l’approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale, ai sensi del DPR 383/1994, ove occorra, ha effetti di variante agli strumenti urbanistici vigenti, nonché dichiarazione di pubblica utilità ed indifferibilità ed urgenza delle opere nel suo complesso;

i progetti relativi a singole opere e/o manufatti da eseguire negli aeroporti non già inseriti in Piani approvati ovvero da realizzarsi in assenza di PSA, sono inviati ad ENAC per l'approvazione in linea tecnica, corredati da tutti gli elementi necessari a valutare la loro compatibilità con gli obiettivi della programmazione di settore, che li trasmette al Ministero dei lavori Pubblici il quale a sua volta, previo accertamento di conformità con le prescrizioni urbanistiche o comunque la compatibilità con l'assetto del territorio, approva i progetti ai sensi del DPR 383/1994 e s.m.i;

Premesso che:

l’aeroporto di Genova è gestito dalla Società Aeroporto di Genova Spa in regime di concessione totale fino al 2027;

la società Aeroporto di Genova SpA ha elaborato il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell’aeroporto Cristoforo Colombo di Genova trasmesso, con nota del 9 febbraio 1998, al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, al fine di conseguire l’approvazione ai sensi del richiamato art. 1, comma 6, del Decreto Legge n. 251/95 convertito in Legge n. 351/1995;

su istanza della società Aeroporto di Genova Spa il Provveditorato Regionale alle opere pubbliche per la Liguria del Ministero dei lavori Pubblici ha convocato una Conferenza dei Servizi, il giorno 25 febbraio 1998, ai fini del raggiungimento dell'intesa Stato-Regione per l'approvazione dei progetti relativi agli hangar polifunzionali e alla realizzazione dell'ampliamento del magazzino merci aeroportuale, a stralcio del PSA innanzi richiamato;

i progetti di cui al punto precedente, ai sensi della disciplina urbanistica di zona dettata dal Piano Territoriale di Coordinamento per gli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure (PTC IP ACL) – Area Intervento n.10 Aeroporto, erano accompagnati da uno Schema di Assetto Urbanistico (SAU) elaborato ai sensi dell'art. 11 delle Norme di attuazione dello stesso Piano regionale, il cui contenuto corrispondeva sostanzialmente al PSA in itinere;

con deliberazione n.93 del 13 luglio 1998 il Consiglio Comunale ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto degli hangar polifunzionali e al progetto per la realizzazione dell'ampliamento del magazzino merci aeroportuale, approvando contestualmente lo Schema di Assetto Urbanistico di cui sopra;

successivamente su istanza della società Aeroporto di Genova Spa il Provveditore Regionale alle opere pubbliche per la Liguria ha convocato una Conferenza dei Servizi il giorno 19 giugno 2002, ai fini del raggiungimento dell'intesa Stato-Regione per l'approvazione del progetto per la ristrutturazione del Centro di Meccanizzazione Postale aeroportuale, a stralcio del PSA in itinere;

con deliberazione n.187 del 3 dicembre 2002 il Consiglio Comunale ha espresso parere favorevole in merito al progetto per la ristrutturazione del centro di meccanizzazione postale aeroportuale approvando contestualmente il relativo aggiornamento dello Schema di Assetto Urbanistico relativo all'Area di Intervento del PTC IP ACL;

in data 24 luglio 2000 il PSA dell'Aeroporto di Genova è stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, su istanza della Società Aeroporto di Genova, e nel gennaio 2002 ha ottenuto pronuncia favorevole di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, subordinata all'ottemperanza di una serie di prescrizioni (Decreto DEC/VIA /6919/2002);

in relazione alle prescrizioni suddette Società Aeroporto di Genova ha provveduto a sviluppare un approfondimento del quadro di analisi e degli scenari evolutivi del PSA che hanno portato ad un suo adeguamento ed aggiornamento, anche in considerazione del fatto che nel frattempo erano trascorsi alcuni anni dalla sua prima elaborazione;

nel gennaio del 2012 ENAC ha emesso il proprio nulla osta tecnico alla revisione del PSA, ritenendola adeguata alle prescrizioni del citato Decreto VIA, prefigurando altresì lo slittamento temporale della quantificazione delle previsioni inerenti i volumi di traffico commerciale;

ENAC ha quindi inoltrato al Ministero dell'Ambiente la revisione del PSA con richiesta di verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al sopraccitato Decreto VIA, in relazione alla quale la Direzione Generale VIA del Ministero dell'Ambiente, nel 2013, con successivi provvedimenti, ha attestato l'ottemperanza (DVA/2013/25309).

nel maggio del 2014 la Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato di avere completato l'istruttoria del Piano di Sviluppo Aeroportuale, delegando ENAC alla consegna degli elaborati agli Enti interessati, in quanto coinvolti;

ENAC, con nota, prot. n. 70989/ENAC/CIA, del 3 luglio 2014, ha trasmesso al Comune di Genova ed agli altri Enti e Amministrazioni interessate il PSA, comprensivo delle ultime modifiche allo stesso apportate in ottemperanza al Decreto VIA, e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

con nota del 16 luglio 2014 prot. 5638/MIN., ha chiesto alla Regione Liguria di pronunciarsi al fine di procedere all'accertamento di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 18 aprile 1999 n. 383 e ssmmii, invitando contestualmente tutte le Amministrazioni, Enti e Società interessate ad esaminare il progetto del PSA al fine del rilascio dei pareri, autorizzazioni e nulla osta di rispettiva competenza;

Considerato che l'area aeroportuale, di cui al presente provvedimento, ricade nell'Area di Intervento n.10, Aeroporto, per la quale il PTC IP ACL subordina l'attuazione degli interventi alla predisposizione di uno Schema di Assetto Urbanistico, società Aeroporto di Genova Spa ha provveduto a trasmettere, con note del 17 febbraio 2015, prot. 188/26, del 3 marzo 2015 prot. 243/26 e successiva mail del 10 settembre 2015 (nostro prot. 288807 del 16 settembre 2015), al Comune di Genova, la proposta di Schema di Assetto Urbanistico, sostitutivo rispetto a quello già approvato con DCC 93/98 e successiva DCC 187/2002, i cui contenuti, in termini progettuali, corrispondono al progetto del PSA di cui al punto precedente;

Premesso altresì che :

le aree aeroportuali sono disciplinate dal PTC IP ACL, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 95 in data 31 luglio 1992, che considera il potenziamento dell'aeroporto, anche mediante l'arricchimento delle dotazioni complementari, quale obiettivo irrinunciabile e consente tutti gli interventi volti al miglior espletamento della funzione aeroportuale;

le modalità di attuazione dell'Area di Intervento n.10 Aeroporto del PTC IP ACL prescrivono l'approvazione di uno Schema di Assetto Urbanistico che costituisce, ai sensi dell'art. 11 delle Norme di Attuazione dello stesso Piano regionale, documentazione obbligatoria *“da approvarsi unitariamente agli elaborati prescritti e secondo le pertinenti procedure urbanistico- edilizie”*;

il Consiglio Comunale, come riportato in premessa, ha approvato lo Schema di Assetto Urbanistico (SAU) riferito all'Area di Intervento di cui trattasi, elaborato ai sensi dell'art. 11 delle Norme di Attuazione dello stesso Piano regionale, rispettivamente con Deliberazione n. n.93 del 13 luglio 1998 e con successiva Deliberazione n. n.187 del 3 dicembre 2002;

il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 del 26 febbraio 1990, include l'area aeroportuale all'interno della zona AI-CO (attrezzature ed impianti) dove sono consentiti interventi di integrazione delle attrezzature e di sostituzione delle strutture che non incidono sulla configurazione complessiva dell'impianto;

il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 64 del 19 dicembre 2000 ricomprende l'area aeroportuale nell'ambito AP23 (Genova-Multedo- Sestri) pur non contenendo specifiche indicazioni riguardo all'infrastruttura aeroportuale;

il Piano Urbanistico Comunale, il cui procedimento approvativo si è concluso con Determinazione Dirigenziale n. 2015/118.0.0/18 del 27 novembre 2015, in vigore dal 3 dicembre 2015, ha confermato per l'area in questione, il rinvio alla disciplina del PTC IP ACL, integrata, su richiesta dell'Amministrazione Comunale, in termini di prestazioni volte a ottimizzare il sistema infrastrutturale di collegamento da e per la città in generale, nonché, con specifica finalità di potenziamento dell'accessibilità alla collina di Erzelli sede del realizzando Polo tecnologico e del collegamento con Sestri Ponente;

Considerato che nell'ambito della Relazione Illustrativa datata 15 settembre 2015, ed allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, sono stati esaminati il Piano di Sviluppo Aeroportuale nonché il Progetto di S.A.U., esprimendo le conseguenti valutazioni di ordine tecnico-urbanistico.

Ritenuto in particolare di evidenziare che:

in ragione delle elaborazioni condotte nella fase di revisione del PSA, il target di flusso di passeggeri, pari a 3,4 milioni di unità, originariamente previsto al 2017, viene traslato al 2027 (anno di scadenza della concessione della gestione aeroportuale) e distribuito su un numero di voli annui ridotto anche in ragione dell'aumento del fattore di riempimento degli aeromobili;

le previsioni del PSA elaborato alla fine degli anni '90 si sono dimostrate nel corso del tempo sovradimensionate, pertanto il nuovo PSA prevede la rimodulazione delle previsioni progettuali con un notevole ridimensionamento delle consistenze degli edifici di nuova costruzione, pur confermando l'ampliamento, seppur più contenuto, del terminal passeggeri, il potenziamento della viabilità di accesso al terminal stesso, un nuovo edificio a servizio dei passeggeri posto in posizione baricentrica tra il futuro nodo intermodale e il terminal, la realizzazione di un nuovo terminal dedicato all'Aviazione Generale, parcheggi ed un nuovo fabbricato per servizi aeroportuali in luogo di due edifici destinati all'aerostazione merci;

come evidenziato nella relazione allegata al presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale, il nuovo PSA assume lo sviluppo dell'intermodalità quale elemento qualificante al fine di: rendere più accessibile l'aeroporto; ampliare il bacino di traffico dello scalo; consentire alla società di gestione di cogliere le opportunità di evoluzione offerte dai nuovi scenari economici ed infrastrutturali della regione e di aumentare la competitività dello scalo;

nello specifico, gli interventi di sviluppo dell'intermodalità consistono in un collegamento diretto del terminal passeggeri con la rete ferroviaria, nel trasporto pubblico su gomma da/e per il centro città e i principali poli di attrazione, produttivi, turistici e terziari, nonché nel potenziamento delle connessioni con il porto turistico;

la funzionalità di questo sistema integrato si concretizza nella realizzazione del terminal intermodale costituito da un edificio multifunzionale con un terminal bus al primo livello ed un parcheggio multipiano ai livelli superiori, dalla stazione della funivia degli Erzelli e da un centro servizi aeroportuale;

il nodo intermodale è incentrato su un collegamento sopraelevato pedonale, stazione ferroviaria-aerostazione, che rappresenta la spina dorsale del sistema, elemento che drena e distribuisce tutti i flussi dei passeggeri in partenza e arrivo con diverse modalità di trasporto;

Considerato altresì che:

il nuovo PUC, recentemente approvato, individua nella fascia costiera compresa fra Pegli e Cornigliano uno dei settori urbani maggiormente propensi all'attivazione di grandi trasformazioni e, a fronte di tale programmazione che localizza/potenzia in sito grandi funzioni urbane manifatturiere di alta tecnologia, universitarie e sanitarie nonché volte alla razionalizzazione delle funzioni prettamente urbane, pone in evidenza l'aspetto infrastrutturale partendo dall'assunto che un sistema di trasporto pubblico efficiente possa costituire fattore determinante per uno sviluppo sostenibile a fronte del previsto incremento del bacino di utenti;

all'interno di questo quadro, il PUC, in sintonia con il contenuto del PSA, configura quale baricentro dell'area un nodo intermodale immediatamente a nord dell'attuale aerostazione, in grado di integrare il trasporto aereo con il sistema dei trasporti pubblici regionali, su ferro, gomma ed acqua attraverso la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria a ponte tra l'area aeroportuale e la città, di un parcheggio di interscambio con incluso un terminal bus per il trasporto pubblico e privato, sistemi di trasporto pubblico di collegamento tra l'aerostazione, la nuova fermata ferroviaria, il Parco

scientifico tecnologico degli Erzelli, sistema che tiene in considerazione anche della presenza in area contigua della Marina di Sestri;

tali elementi della pianificazione urbanistica sono stati adeguatamente evidenziati nella Struttura del Piano Urbanistico, cartografie dei livelli 1, 2 e 3, nonché nelle Norme di Conformità SIS-I, inoltre, data la complessità del nodo infrastrutturale in trasformazione ed interessato da diversi progetti, individuando il Nodo 20.- Impianto di risalita - parcheggio interscambio Aeroporto / Fermata ferroviaria / Polo Scientifico Tecnologico Erzelli- ciò per quanto riguarda sia il progetto preliminare di PUC, adottato con DCC 92/2011, sia per quanto riguarda il progetto definitivo di PUC, il cui procedimento approvativo si è concluso con Determinazione Dirigenziale n. 2015/118.0.0/18 del 27 novembre 2015;

in particolare, riguardo l'assetto urbanistico, il progetto definitivo del PUC recepisce la disciplina del PTC IP ACL, e nell'ambito del provvedimento di approvazione del progetto definitivo di PUC, di cui alla DCC n° 42/2015 il Comune ha proposto alla Regione alcune integrazioni delle Norme del Piano regionale in linea con il contenuto del Piano di Sviluppo Aeroportuale in questione, integrazioni assentite dalla Regione nell'ambito del procedimento di approvazione del nuovo PUC;

Preso atto che:

la revisione del PSA, aggiornato in ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA 6919/2002, si compone dei seguenti elaborati inviati in formato digitale, protocollo del 3.07.2014, 70989/ENAC/CIA :

- Relazione Illustrativa aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale (DEC/VIA6919 - 23.01.2002)
- Tav. 01 Trasformazioni urbane in atto in scala 1:10.000
- Tav.02 Inquadramento infrastrutture di collegamento e di trasporto in scala 1:25.000
- Tav. 03 Planimetria generale stato di fatto in scala 1:5000
- Tav.04 Ridefinizione dell'assetto aeroportuale in scala 1:5000
- Tav.05 Confronto tra assetto aeroportuale di progetto e stato di fatto in scala 1:5000
- Tav.06 Confronto PSA vigente e assetto aeroportuale di progetto in scala 1:5000
- Tav.07 Individuazione e definizione zone di tutela in scala 1:10.000

Lo Schema di Assetto Urbanistico dell'area di intervento n.10 del PTC IP ACL, aggiornato conformemente al PSA di cui sopra, si compone dei seguenti elaborati grafici e descrittivi

- Relazione illustrativa (prot. n. 55506 del 23.02.2015)
- Tavola 01 Planimetria Generale Stato di fatto in scala 1:5.000 (prot. 55506 del 23.02.2015)
- Tavola 02 Ridefinizione dell'assetto aeroportuale in scala 1:2000.(prot. 71363 del 6.03.2015)
- Tavola 02bis Ridefinizione dell'assetto aeroportuale in scala 1:5000.(prot. 288807 del 16.09.2015)
- Tavola 03 Confronto tra assetto aeroportuale di progetto e stato di fatto in scala 1:5000 (prot. 55506 del 23.02.2015)

- Tavola 04 Confronto tra PSA vigente e assetto aeroportuale di progetto. Scala 1:5000 (prot. 55506 del 23.02.2015)

Dato atto che:

la C.A. ha trasmesso rispettivamente, con nota prot.n. 313465, in data 7.10.2015, al Municipio Medio VI Ponente, e con nota prot.n.367511, in data 23.11.2015, al Municipio VII, Ponente, la presente bozza di deliberazione, comprensiva degli allegati che con la stessa vengono approvati e conformemente a quanto previsto dall'art. 61 del vigente Regolamento sul decentramento amministrativo approvato con DCC n. 6 del 6.02.2007.

la Giunta del Municipio VI Medio Ponente, riunitasi in data 26 Novembre 2015, ha formulato le seguenti osservazioni sul "Piano di Sviluppo Aeroportuale relativo all'Aeroporto di Genova":

*" 1) in relazione alla Tavola 02 dello SAU (Ridefinizione dell'assetto aeroportuale), cartaceo consegnata allo scrivente Municipio il 18.11.2015, che riporta quanto previsto dal Progetto sulla "Gronda", assumendolo pertanto quale parte integrante del Piano di Sviluppo Aeroportuale stesso e cioè l'allargamento della pista aeroportuale attraverso il conferimento dello "smarino" proveniente dai lavori della suddetta "Gronda", si riporta quanto già prospettato dallo scrivente Municipio con nostre Osservazioni di Giunta del 07/01/2015:*

*"Opere a mare e foce di Rio Roncallo e Rio Secco."*

*POSTO che "il progetto della Gronda prevede di conferire il materiale di smarino all'interno del canale di calma antistante l'Aeroporto di Genova, attraverso la realizzazione di una cassa di colmata contigua all'attuale sedime aeroportuale", che "per realizzare tale intervento occorre dare continuità a tutti gli scarichi presenti attualmente nell'area ed in particolare ai Rii Secco e Roncallo che recapitano nel canale di calma", che tali rii "attraversano aree ad elevata urbanizzazione" e che, essendo già pressoché interamente tombinati, provocano non poche criticità in occasione di eventi alluvionali o anche, ultimamente, di carattere semplicemente temporalesco.*

*PRESO ATTO di quanto affermato dal citato parere Regione Liguria n. 1508/12 che qui si riporta per comodità di lettura:*

*"Rio Secco: nella relazione si afferma che le opere a progetto sono dimensionate per far defluire la portata in pressione in quanto sono sotto al livello del mare. Non sono state prodotte, comunque, le verifiche idrauliche relative.*

*Rio Roncallo è assimilato ad un canale urbano e, siccome sfocia a quota molto bassa, viene sollevato a quota ammissibile tramite 3 pompe e inserito nel prolungamento a progetto (non sono prodotte sezioni dello stato attuale). I tracciati esistenti non vengono messi in sicurezza.*

*PRESO ATTO che la questione è trattata nell'ambito del Decreto Ministeriale di VIA, al punto3, nel seguente modo: "prima dell'approvazione del progetto definitivo dalla conferenza di servizi dovrà essere sottoscritto l'Accordo di programma ... che autorizzi [Autostrade] ad operare e gestire la realizzazione dell'opera a mare..."*

*RITENUTO PERTANTO, alla luce di quanto sopra,*

*- che opportunamente, in questo caso, si dovrà pervenire all'Accordo di programma "prima dell'approvazione del progetto definitivo dalla conferenza di servizi";*

*- che necessariamente in tale Accordo dovranno essere definiti non solo gli aspetti di ordine giuridico – autorizzatorio attinenti le operazioni e la gestione relative alla realizzazione dell'opera a mare, ma anche e soprattutto gli aspetti relativi alla sicurezza idrogeologica, comprendenti anche*

*l'onere, in capo alla Società Autostrade di messa in sicurezza dei tratti precedenti, rispetto alla foce, dei rii in questione;*

*- che l'Accordo di cui sopra sia portato previamente in visione all'Osservatorio locale sulla Gronda”.*

*2) In relazione alla Tavola 02 del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Inquadramento infrastrutture di collegamento) che riporta l'ipotetico percorso di un collegamento trasportistico pubblico via acqua si chiede che tale collegamento veda, nella sua versione definitiva, anche un attracco/fermata presso il porticciolo della Marina di Sestri.*

la Giunta del Municipio VII Ponente, riunitasi nella seduta del 15 Dicembre 2015, non ha formulato osservazioni in merito agli atti trasmessi;

Considerato che:

in merito a quanto rilevato dal parere espresso dal Municipio VI, Medio Ponente, si formulano le seguenti considerazioni:

- le interferenze della cassa di colmata contigua all'attuale sedime aeroportuale con i rivi Roncallo e Secco sono state oggetto di valutazione da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del progetto del "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento del sistema A7 – A10 – A12 (Gronda di Ponente)" (cfr. parere istruttorio n°1282 del 28.06.2013); in particolare nell'ambito dell'esame della Controdeduzione CDED02 (Revisione progetto opera a mare) inclusa nell'integrazione al progetto definitivo, elaborato da ASPI a seguito di richiesta del Ministero dell'Ambiente del Territorio e del Mare (nota MATM n°2068 del 27.01.2012) di “[...]fornire il particolare dello scarico a mare, attuale e di progetto, dei fossi tombati nella colmata a mare e verificare le portate di tali fossi, anche con riferimento alle ultime alluvioni[...]”, la Commissione Tecnica ha sostanzialmente rilevato l'adeguatezza degli studi e delle conseguenti soluzioni prospettate;
- in data 23.01.2014 è stato rilasciato il Decreto VIA n°28 sulla compatibilità ambientale del progetto definitivo di realizzazione della "Gronda di Ponente" presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., dove al punto A3) è prescritto che: “[...] prima dell'approvazione del progetto definitivo dalla conferenza di servizi dovrà essere sottoscritto l'Accordo di programma tra ENAC, Autorità Portuale e Autostrade per l'Italia S.p.A. che autorizzi quest'ultima ad operare e gestire la realizzazione dell'opera a mare anche per conto delle due amministrazioni pubbliche[...]”
- in data 14.04.2015 è stato sottoscritto fra i soggetti coinvolti l'Accordo di Programma fra Autostrade per l'Italia (ASPI), Autorità Portuale di Genova ed ENAC per la realizzazione dell'opera a mare, di cui alla prescrizione n°A3 del Decreto VIA e propedeutico all'approvazione del progetto definitivo del progetto del Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento del sistema A7 – A10 – A12 (Gronda di Ponente); nel merito Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI) si è impegnata, tra l'altro, a rispettare le prescrizioni della VIA ed eventuali ulteriori prescrizioni scaturite in sede di Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera di seguito richiamate: “[...]resta inteso che Autostrade per l'Italia si impegna a recepire in fase di progettazione e di esecuzione delle opere, oltre alle prescrizioni e condizioni già espresse dai firmatari dell'Accordo e dall'Autorità Marittima, le prescrizioni contenute nel DEC/VIA n°28 del 23.01.2014 e quelle che dovessero essere stabilite in sede di Conferenza dei Servizi[...]”.
- In data 27/05/2015 il Ministero delle Infrastrutture emesso il Decreto finale n°4236 di approvazione del progetto definitivo della “Gronda” che nel testo riporta:

- *“che con nota n.9317/EU, in data 30 aprile 2015, la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha trasmesso a questo Ministero, nonché al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, copia dell'Accordo di programma relativo alla realizzazione delle opere a mare, sottoscritto dai soggetti interessati in data 14.04.2015[...]*”
- *“[...]che con nota n.3435, in data 6 maggio 2015, questo Ministero accertata l'ottemperanza della prescrizione n.A3, del DEC VIA n.28 del 23 gennaio 2014, ha comunicato il completamento dell'iter procedurale Conferenza di servizi[...]*”.
- in merito al Rio Roncallo va inoltre evidenziato che in occasione della realizzazione della Strada di Scorrimento a Mare il tracciato è stato deviato verso il Polcevera, risolvendone le problematiche inerenti il tratto a valle della strada stessa;
- in merito al rio Secco va inoltre evidenziato che la vigente Pianificazione di Bacino non rileva problemi di esondabilità, fermi restando gli obblighi di manutenzione pulizia ed eventuale adeguamento delle sezioni dei tratti tombinati comunque in capo al proprietario e/o concessionario ai sensi della vigente normativa;
- infine la richiesta di riportare negli elaborati del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Tav.02 Inquadramento infrastrutture di collegamento) “anche un attracco/fermata presso il porticciolo della Marina di Sestri” del trasporto pubblico su acqua, non è pertinente rispetto alla deliberazione di cui trattasi;

Rilevato da ultimo che :

in ragione della conclusione del procedimento del Piano Urbanistico Comunale, avvenuta con Determinazione Dirigenziale 2015-118.0.0.-18, in vigore dal 3 dicembre 2015, gli uffici hanno predisposto in data 18.12.2015, nota integrativa della relazione urbanistica elaborata in data 15 09 2015;

detta nota evidenzia che la Regione Liguria con Deliberazione di Giunta n. 1201 in data 3 novembre 2015, avente ad oggetto: “Determinazioni regionali per la conclusione dell'iter di formazione del Piano Urbanistico Comunale di Genova ai sensi dell'art. 79, comma 3, lettera b) n. 3 della L.R. n. 11/2015”, ha accolto la richiesta dell'Amministrazione Comunale di aggiornare le “prestazioni” di cui alla scheda relativa all'Area di Intervento n. 10 (Aeroporto) del PTC IP ACL, confermando il rinvio, riguardo alla pianificazione d'area, al PTC IP ACL;

Ritenuto pertanto di esprimere, in ragione delle valutazioni effettuate, parere favorevole in merito all'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale relativo all'aeroporto di Genova trasmesso dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – Enac;

Ritenuto di approvare lo Schema di Assetto Urbanistico che recepisce l'aggiornamento di merito dei contenuti del Piano di Sviluppo Aeroportuale, il quale, in sintonia con la strumentazione urbanistica generale vigente ed in itinere, mira a conseguire il miglior assetto funzionale delle aree aeroportuali assumendo altresì quale elemento qualificante lo sviluppo dell'intermodalità con particolare riferimento ai sistemi del trasporto pubblico;

Visti

la legge regionale 4 settembre 1997 n. 36 come successivamente modificata con legge regionale n. 11 del 2 aprile 2015;

L'art. 1, comma 6, del Decreto Legge 28 giugno 1995 n. 251, convertito in legge 3 agosto 1995 n. 351



La Circolare 23 febbraio 1996 n. 1408 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Il D.P.R. n. 383/1994;

Il Decreto DEC/VIA/6919/2002;

Il Decreto DEC/VIA 96916 del 25/10/2012

Le Norme Tecniche di Attuazione del PTC IP ACL

Vista la Relazione Urbanistica relativa al Piano di Sviluppo Aeroportuale e allo Schema di Assetto Urbanistico elaborata dal Settore Urbanistica, datata 15.09.2015 come successivamente integrata in data 18.12.2015, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Atteso che la presente deliberazione non comporta alcuna assunzione di spesa a carico del Bilancio comunale, né alcun riscontro contabile, onde non viene richiesto parere di regolarità contabile ex art. 49, comma 1, del DL.vo n.267/2000, né attestazione di copertura finanziaria ai sensi dell'art. 153, comma 5, del DL.vo n.267/2000;

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento, nonché il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale;

La Giunta  
P R O P O N E  
al Consiglio Comunale

1. di esprimere, per le motivazioni di cui in premessa e avuto riguardo alle considerazioni espresse nella Relazione Illustrativa, datata 15.09.2015 come successivamente integrata in data 18.12.2015, allegata quale parte integrante del presente provvedimento, parere favorevole sul Piano di Sviluppo Aeroportuale relativo all'aeroporto di Genova, nell'ambito del procedimento di accertamento di compatibilità urbanistica ex art. 2 del D.P.R. n. 383/1994 e s.m.i;
2. di approvare, quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, lo Schema di Assetto Urbanistico dell'area di intervento n. 10 "Aeroporto" del Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'area Centrale Ligure redatto sulla base delle modifiche di merito apportate al PSA, di cui al precedente punto 1);
3. di dare mandato al Settore Urbanistica della Direzione Territorio Sue e Grandi Progetti per quanto concerne gli adempimenti conseguenti l'approvazione del presente provvedimento;



COMUNE DI GENOVA

CODICE UFFICIO: 118 0 0

Proposta di Deliberazione N. 2015-DL-458 DEL 28/12/2015

**OGGETTO: PARERE DEL COMUNE DI GENOVA SUL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE – AGGIORNATO IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO VIA 6919/2002 - DELL’AEROPORTO DI GENOVA, NELL’AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI CONFORMITA’ URBANISTICA AI SENSI DELL’ART. 2 DEL D.P.R. N. 383/1994 E S.M.I.APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO DELL’ AREA DI INTERVENTO N. 10 “AEROPORTO“ DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DELL’AREA CENTRALE LIGURE.**

#### **ELENCO ALLEGATI PARTE INTEGRANTE**

**1) Relazione Urbanistica del 15\_09\_2015**

**2) Relazione Urbanistica Integrativa del 18\_12\_2015**

**3) PSA**

- Relazione Illustrativa aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale (DEC/VIA76919 - 23.01.2002)
- Tav. 01 Trasformazioni urbane in atto in scala 1:10.000
- Tav.02 Inquadramento infrastrutture di collegamento e di trasporto in scala 1:25.000
- Tav. 03 Planimetria generale stato di fatto in scala 1:5000
- Tav.04 Ridefinizione dell’assetto aeroportuale in scala 1:5000
- Tav.05 Confronto tra assetto aeroportuale di progetto e stato di fatto in scala 1:5000
- Tav.06 Confronto PSA vigente e assetto aeroportuale di progetto in scala 1:5000
- Tav.07 Individuazione e definizione zone di tutela in scala 1:10.000

**4) SAU**

- Relazione illustrativa .(prot. n. 55506 del 23.02.2015)
- Tavola 01 Planimetria Generale Stato di fatto in scala 1:5.000 (prot. 55506 del 23.02.2015)
- Tavola 02 Ridefinizione dell’assetto aeroportuale in scala 1:2000.(prot. 71363 del 6.03.2015)
- Tavola 02bis Ridefinizione dell’assetto aeroportuale in scala 1:5000.(prot. 288807 del 16.09.2015)
- Tavola 03 Confronto tra assetto aeroportuale di progetto e stato di fatto in scala 1:5000 (prot. 55506 del 23.02.2015)
- Tavola 04 Confronto tra PSA vigente e assetto aeroportuale di progetto. Scala 1:5000 (prot. 55506 del 23.02.2015)

Il Dirigente  
Arch. Silvia Capurro

Documento Firmato Digitalmente



COMUNE DI GENOVA

*Direzione Urbanistica, S.U.E. e Grandi Progetti*  
*Settore Urbanistica*

**AEROPORTO DI GENOVA**  
**PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE E**  
**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

Procedura di Conformità Urbanistica del PSA ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994. N. 383  
Approvazione dello SAU ai sensi del art. 11 delle Norme di Attuazione del PTC IP ACL

**RELAZIONE URBANISTICA**

15.09.2015

**Oggetto: Aeroporto di Genova - Piano di Sviluppo Aeroportuale e Schema di Assetto Urbanistico**  
(Procedura di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994. N. 383)

**PREMESSE**

L'aeroporto di Genova è gestito dalla Società Aeroporto di Genova Spa in regime di concessione totale fino al 2027, per Legge speciale. La Società di gestione è attualmente composta da Autorità portuale (socio con il 60% del capitale), dalla Camera di Commercio con il 25% e da Aeroporti di Roma Spa con il restante 15%.

La società Aeroporto di Genova SpA ha elaborato e trasmesso, con nota del 9 febbraio 1998, al Ministero dei Trasporti e della Navigazione il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova, al fine di conseguire l'approvazione ai sensi del richiamato art. 1, comma 6, del Decreto Legge 28 giugno 1995;

In data 31 luglio 2000 il PSA dell'Aeroporto di Genova è stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, su istanza della Società Aeroporto di Genova, e nel gennaio 2002 ha ottenuto pronuncia favorevole di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, subordinata all'ottemperanza di una serie di prescrizioni (Decreto DEC/VIA/6919/2002);

In relazione alle prescrizioni suddette Società Aeroporto di Genova ha provveduto a sviluppare un approfondimento del quadro di analisi e degli scenari evolutivi del PSA che hanno portato ad un suo adeguamento ed aggiornamento, anche in considerazione del fatto che nel frattempo erano trascorsi circa dieci anni dalla sua elaborazione;

Nel gennaio del 2012 ENAC ha emesso il proprio nulla osta tecnico alla revisione del PSA, ritenendola adeguata alle prescrizioni del citato Decreto VIA, prefigurando altresì lo slittamento temporale della quantificazione delle previsioni inerenti i volumi di traffico commerciale;

ENAC ha, quindi, inoltrato al Ministero dell'Ambiente la revisione del PSA con richiesta di verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al sopraccitato Decreto VIA, in relazione alla quale la Direzione Generale VIA del Ministero dell'Ambiente, nel 2013, con successivi provvedimenti, ha attestato l'ottemperanza (DVA/2013/25309).

Nel 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato la procedura di verifica di conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale, delegando ENAC alla consegna degli elaborati agli Enti interessati, in quanto coinvolti;

ENAC, con nota prot. n. 70989 del 3 luglio 2014, ha quindi trasmesso al Comune di Genova ed agli altri Enti e Amministrazioni interessate, il PSA comprensivo delle ultime modifiche allo stesso apportate in ottemperanza al Decreto VIA, ed al contempo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, titolare della funzione di indirizzo e coordinamento in materia di assetto del territorio, con nota del 16 luglio 2014, prot. 5638, ha chiesto alla Regione Liguria di pronunciarsi al fine di procedere all'accertamento di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 18 aprile 1999 n. 383 e ssmii, invitando contestualmente tutte le Amministrazioni, Enti e Società interessate ad esaminare il progetto del PSA al fine del rilascio dei pareri, autorizzazioni e nulla osta di rispettiva competenza.

Considerato che, per quanto riguarda la disciplina urbanistico-territoriale, l'area aeroportuale ricade nelle Aree di Intervento per le quali il Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure subordina l'attuazione degli interventi alla predisposizione di apposito Schema di Assetto Urbanistico, la Società Aeroporto di Genova ha provveduto a trasmettere al Comune di Genova, con nota del 3 marzo 2015, la proposta di Schema di Assetto Urbanistico.

A tal proposito va evidenziato che nelle more dell'approvazione del PSA, su istanza di Società Aeroporto di Genova il Provveditorato Regionale alle opere pubbliche per la Liguria del Ministero dei lavori Pubblici ha convocato una Conferenza dei Servizi, il giorno 25 febbraio 1998, ai fini del raggiungimento dell'intesa Stato-Regione ai sensi del DPR n.383/94 e DPR 6161/77 per l'approvazione dei progetti relativi agli hangar polifunzionali e alla realizzazione dell'ampliamento del magazzino merci aeroportuale, a stralcio dell'iniziale proposta di PSA.

Il Progetto ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio Comunale con deliberazione n.93 del 13 luglio 1998, parere che intervenne con contestuale approvazione di Schema di Assetto Urbanistico, aderente al PSA del 1998, in ottemperanza alle disposizioni del PTC IP ACL.

Con analoga procedura è intervenuta per l'approvazione del progetto per la ristrutturazione del centro di meccanizzazione postale aeroportuale: infatti su istanza di Società Aeroporto di Genova il Provveditore Regionale alle opere pubbliche per la Liguria del Ministero dei Lavori Pubblici ha convocato, il 19 giugno 2002, una Conferenza dei Servizi ai fini del raggiungimento dell'intesa Stato-Regione ai sensi del DPR n.383/94 e DPR 6161/77 per l'approvazione del progetto per la ristrutturazione del Centro di Meccanizzazione Postale aeroportuale, a stralcio del PSA in itinere.

Il progetto ha ottenuto parere favorevole da parte del Consiglio Comunale con deliberazione n.187 del 3 dicembre 2002 con contestuale approvazione dello SAU.

Va a tal proposito altresì evidenziato che lo SAU approvato da Consiglio Comunale ha costituito presupposto per l'espressione del parere di conformità urbanistica da parte dei competenti uffici del Comune nei riguardi di progetti inerenti lavori di ampliamento e riqualificazione dell'aerostazione passeggeri e l'edificio del nuovo blocco tecnico previsto in aderenza alla Torre di Controllo dell'aeroporto, progetti oggetto di procedimenti di Intesa Stato-Regione ai sensi del DPR n.383/94 e DPR 6161/77 rispettivamente nel luglio 2011 e nel marzo 2015.

## **AGGIORNAMENTO DEL PSA – QUADRO DI RIFERIMENTO E STRATEGIE DI SVILUPPO**

A partire da un'analisi trasportistica dei flussi passeggeri, il nuovo PSA assume, in estrema sintesi il seguente "scenario di traffico al 2027":

*"... Rispetto al PSA vigente, che prevedeva un traffico annuo al 2017 pari a 3,4 Milioni di passeggeri, il presente Piano prevede di raggiungere tale soglia in un arco temporale più lungo, attraverso però un numero di voli molto più basso (meno 10 mila movimenti), in virtù dell'aumento dei passeggeri per movimento, ma soprattutto per un ridimensionamento delle previsioni di traffico cargo"* (rif. par. 8.6.1 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA).

Inoltre *"... per quanto riguarda il cargo le previsioni attuali sono estremamente più ridotte (-80% circa) rispetto a quelle del Piano vigente, che prevedeva al 2017 una movimentazione di circa 30.000 tonnellate di merce, contro circa 5.700 tonnellate previste al 2027. Tale differenza così rilevante indica chiaramente un cambiamento di strategia di sviluppo del settore, rispetto agli anni 2000, quando la società di gestione puntava molto sullo sviluppo del settore cargo, tanto da prevedere nel piano di sviluppo dell'aeroporto un consistente ampliamento infrastrutturale dedicato al traffico merci, che oggi appare assolutamente sproporzionato ad un settore che si è invece stabilizzato a valori molto modesti."* (rif. par. 11.3 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA).

## **ANALISI INFRASTRUTTURE LANDSIDE E AIRSIDE**

A fronte di quanto sopra il nuovo PSA verifica la capacità dell'attuale struttura aeroportuale ed i conseguenti fabbisogni infrastrutturali al fine di, in particolare, verificare se le l'attuale capacità delle infrastrutture soddisfa i fabbisogni stimati oppure necessità di interventi, addivenendo, sempre in estrema sintesi, alle seguenti conclusioni:

**Aerostazione passeggeri** (rif. par. 9.1 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA): *"la tipologia di traffico dello scalo, soprattutto per quanto riguarda il traffico charter e quello crocieristico, determinano valori di traffico concentrati in brevi periodi di tempo, che già oggi generano fenomeni di saturazione dei principali sottosistemi di processo dell'aerostazione, che possono generare ritardi o abbassamento dei livelli di servizio (... omissis)"* e dalle verifiche effettuate risulterebbe che *"già oggi alcune aree sono in sofferenza, ed altre lo saranno a breve, e che nel lungo periodo, se non si interverrà, si assisterà ad un generalizzato decadimento dei livelli di servizio nella maggior parte dei sottosistemi"*;

**Pista** (rif. par. 9.2 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA): non necessiterebbe di particolari potenziamenti;

**Piazzali di sosta** (rif. par. 9.3 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA): i dati di PSA indicano che *“la capacità attuale del piazzale per i movimenti commerciali garantisce quindi pienamente il fabbisogno al 2027, così come quello dell’Aviazione Generale, che presenta la capacità necessaria per rispondere ai fabbisogni a lungo termine ...”*.

**Sistema dell’accessibilità e della sosta** (rif. par. 9.4 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA): *“attualmente i parcheggi offrono una capacità di 700 posti auto in prossimità del terminal, più 120 per la lunga sosta, posti in remoto. Pertanto risultano sufficienti in relazione al traffico attuale, ma dovranno essere più che raddoppiati per soddisfare i fabbisogni al 2027. Si dovranno infatti raggiungere circa 2100 posti auto nel 2027, per soddisfare la domanda prevista, stimata utilizzando uno standard pari a 650 posti auto per 1 milione di passeggeri”*.

A fronte di tale analisi il nuovo PSA definisce le seguenti **STRATEGIE DI SVILUPPO** (rif. par. 11 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA)

*“I terminali aeroportuali costituiscono una infrastruttura di enorme rilevanza per i sistemi territoriali di riferimento, in grado di innescare impatti e sinergie che possono profondamente influenzare lo sviluppo socioeconomico di un territorio.*

*Da un lato infatti la presenza di un aeroporto efficiente aumenta la competitività del sistema economico territoriale in cui è inserito, dall’altro la presenza di un sistema territoriale economicamente avanzato, con attività produttive, industriali, turistiche e terziarie competitive e dotato di una robusta rete di infrastrutture e servizi, rappresenta una rilevante opportunità per lo sviluppo di un aeroporto, rispetto ad altri scali concorrenti nella stessa regione.*

*In tal senso l’aeroporto di Genova, gode di un’ottima collocazione all’interno di un settore urbano caratterizzato da un consolidato sistema industriale e turistico e da rilevanti progetti di trasformazione urbana per l’insediamento di attività produttive e terziarie fortemente competitive, che possono rappresentare delle interessanti opportunità di crescita per lo scalo, se accompagnati dallo sviluppo di una efficace rete infrastrutturale di collegamento.*

*Nonostante la sua posizione strategica, il traffico dell’aeroporto di Genova, sia in termini di viaggiatori che di voli, è però ancora molto modesto in relazione alla dimensioni della città e al suo potenziale bacino di traffico.*

*Il bacino d’utenza dello scalo rimane infatti ancora limitato prevalentemente all’area genovese, agli addetti del porto mercantile, delle industrie locali e delle strutture fieristiche e in piccola parte al traffico crocieristico.*

*Tale problema è da attribuire a molteplici cause concomitanti. Innanzitutto alla concorrenza di numerosi scali con traffico internazionale e intercontinentale, situati nelle immediate vicinanze del territorio regionale, che si avvalgono di bacini di utenza comunque di maggiori dimensioni e agevolati da reti di accesso di superficie più efficaci (come Milano Malpensa, Bergamo, Pisa e Nizza).*

*In secondo luogo, come emerso dall’analisi dello stato attuale dell’aeroporto, le ipotesi di sviluppo dell’aeroporto sono fortemente condizionate dalla mancanza di un efficace collegamento con il territorio e con il sistema di trasporto pubblico, soprattutto con quello su ferro, nonostante la vicinanza della linea ferroviaria. [... omissis]*

***Lo sviluppo dell’intermodalità è stato pertanto assunto come uno degli elementi qualificanti dell’aggiornamento del Piano di sviluppo aeroportuale,** come intervento in grado di rendere più accessibile l’aeroporto, di ampliare il bacino di traffico dello scalo, di consentire alla società di gestione di cogliere le opportunità di evoluzione offerte dai nuovi scenari economici ed infrastrutturali della regione e di aumentare la competitività dello scalo. [... omissis].*

*In relazione ai traffici previsti ed in coerenza col PSA vigente occorrerà pertanto **adeguare le infrastrutture aeroportuali, con priorità all’ampliamento dell’aerostazione,** la cui progettazione è già stata avviata, **all’estensione dei parcheggi** e al miglioramento della viabilità di accesso la terminal, per poi procedere alla sistemazione del sistema airside.”*

## OBIETTIVI DEL PSA

In sintesi l'aggiornamento del PSA, anche in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA del 2002, si pone i seguenti obiettivi generali:

1. Ridurre il più possibile gli impatti ambientali, rispetto al PSA vigente, ricercando una maggiore integrazione con il tessuto insediativo limitrofo, con il contesto territoriale, ed il sistema di trasporto pubblico sia alla scala urbana che regionale.
2. Adeguare le infrastrutture alle previsioni di traffico elaborate in coerenza con la specifica situazione dell'aeroporto di Genova, come richiesto dalla prescrizione del Decreto di VIA.
3. Ampliare l'orizzonte temporale di riferimento del Piano al 2027, in coerenza con la durata della concessione della gestione totale, rinnovata nel 2009.

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi generali viene perseguito attraverso il seguente complesso di previsioni e di interventi:

- a) Rielaborazioni delle previsioni di traffico, sulla base della specificità dell'aeroporto di Genova, del trend degli ultimi anni, nonché delle strategie commerciali della società di gestione, sia del traffico commerciale che di quello Cargo e di Aviazione Generale;
- b) Sviluppo delle connessioni intermodali, che integri il trasporto aereo con il sistema dei trasporti pubblici regionali, su ferro, gomma ed acqua, al fine di ampliare il bacino di traffico dello scalo, offrire un livello di servizio migliore e diminuire la congestione del traffico veicolare e derivante dall'aumento dei flussi generati dall'aeroporto.
- c) Riqualficazione delle aree in forte stato di degrado più prossime al tessuto urbano;
- d) Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali in funzione del traffico previsto al 2027, con rimodulazione delle consistenze edilizie;
- e) Sistemazione ambientale delle aree land side per la mitigazione degli impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo e su gomma.
- f) Contenimento dei consumi energetici, attraverso la realizzazione di un parco fotovoltaico, per la cogenerazione di energia pulita, di dimensioni tali da garantire il soddisfacimento dell'intera domanda del complesso aeroportuali

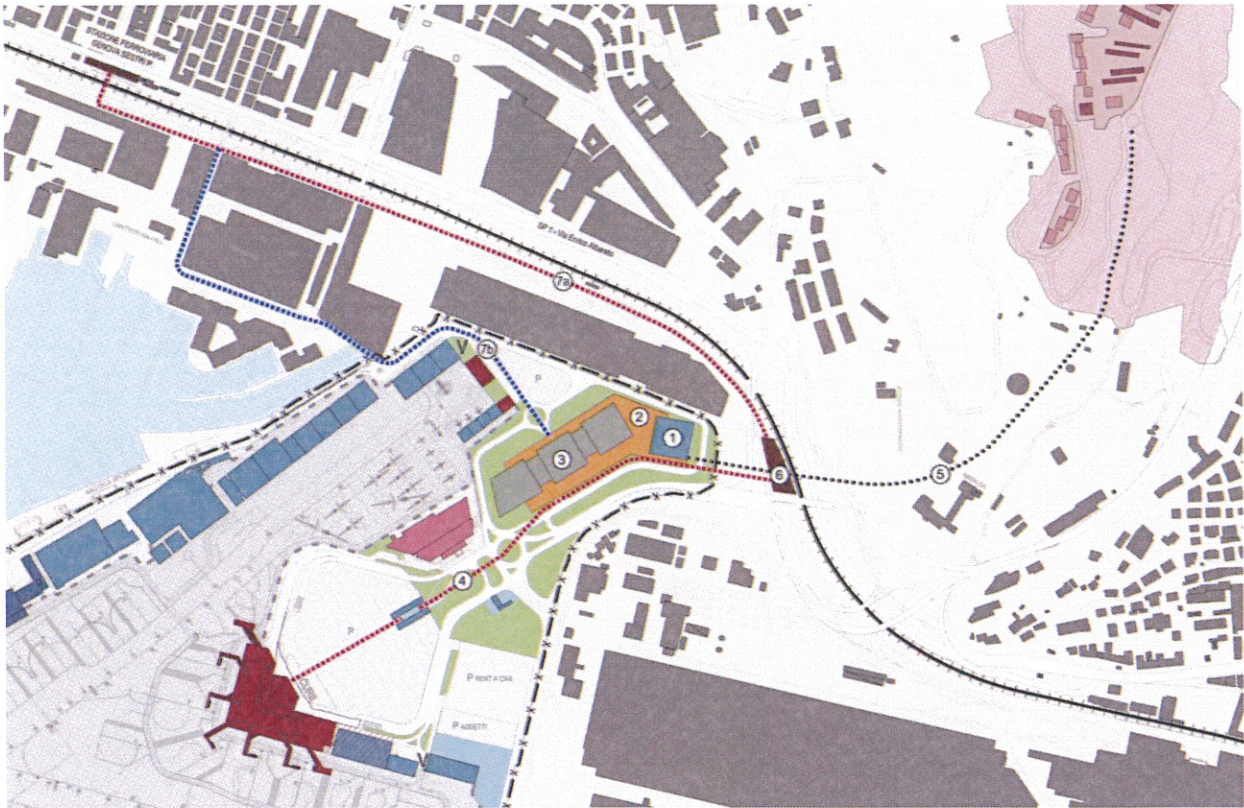
## AGGIORNAMENTO DEL PSA – PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

In esito alle analisi ed alle strategie innanzi accennate, coerentemente il nuovo PSA delinea il quadro degli interventi a partire dallo SVILUPPO DELLE CONNESSIONI INTERMODALI.

Nello specifico individuando nella parte nord del sedime aeroportuale “una vasta area, di circa 2,6 Ha, prevalentemente occupata da immobili in disuso in forte stato di degrado che necessita da tempo di essere recuperata a servizio dell'aeroporto”, area per altro sita in posizione strategica nei pressi della linea ferroviaria e della viabilità di accesso all'aeroporto, il PSA evidenzia l'opportunità di realizzare in tale sito un vero e proprio terminal intermodale, con la funzione di cerniera e di scambio tra varie modalità di trasporto (aria-ferro-gomma-acqua).

“Il terminal intermodale, in tale posizione strategica, potrà svolgere la funzione di punto di partenza, di arrivo e di scambio dei flussi di traffico del trasporto aereo e ferroviario, di quelli legati al trasporto pubblico e privato su gomma, del collegamento funicolare con il futuro polo tecnologico della collina degli Erzelli, nonché dei percorsi pedonali assistiti con la stazione ferroviaria di Sestri e con il nuovo porto turistico.

La particolare posizione dello scalo in relazione al tessuto insediativo e alla città, e quella del terminal intermodale proposto, in relazione ai collegamenti urbani e regionali esistenti e previsti, richiedono funzioni e capacità del terminal stesso, non solo a servizio dell'aeroporto, ma dell'intero contesto urbano in cui è inserito. E' presumibile infatti che una nuova stazione ferroviaria ed un terminal bus, dotati di parcheggio auto e di servizi complementari, generi una domanda da parte della città, che va oltre la mera domanda dei passeggeri aeroportuali” (rif. par. 12.1 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA).



#### Componenti del nodo intermodale

- 1 - Servizi Aeroportuali
- 2 - Autostazione bus di linea
- 3 - Parcheggio di interscambio
- 4 - Collegamento pedonale sopraelevato
- 5 - Funivia Erzelli
- 6 - Nuova stazione aeroporto
- 7a - Collegamento stazione di Sestri
- 7b - Collegamento stazione di Sestri – ipotesi alternativa

In dettaglio le componenti infrastrutturali che compongono il terminal intermodale sono le seguenti (rif. par. 12.1 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA):

- “Stazione dei bus, per gli autobus pubblici di linea e i bus privati a servizio delle attività crocieristiche (charter); è costituita da una grande piastra al primo livello, coperta ma aperta ai lati, a copertura delle aree di carico e scarico, delle aree di parcheggio dei bus, così come di tutti gli elementi di distribuzione verticale ai piani superiori;
- Parcheggio multipiano, con capacità di circa 1500 posti auto, destinato sia agli utenti aeroportuali, passeggeri che addetti, che ad un più ampio bacino di utenza urbano. Rispetto al fabbisogno dell'aeroporto è previsto che il terminal offra circa 700 posti auto aggiuntivi, in maniera da fungere come parcheggio di interscambio a servizio degli insediamenti direzionali e produttivi della città, facilmente raggiungibili dal terminal attraverso il trasporto ferroviario, la funivia, o il trasporto pubblico su gomma. In tal modo il terminal intermodale potrebbe efficacemente concorrere alla mitigazione della congestione del traffico sull'intero sistema viario cittadino;
- Nuova stazione ferroviaria in corrispondenza dell'aeroporto, ...; la fermata ferroviaria troverebbe spazio dalla eliminazione di alcuni binari dismessi, in un punto di non interferenza con il viadotto carrabile di accesso all'aeroporto;



- Collegamento pedonale assistito stazione- aerostazione: un percorso su tapis roulant, che inizia dalla nuova stazione ferroviaria, passando al disotto del viadotto della bretella di collegamento con l'Aurelia, passa attraverso il terminal intermodale e prosegue, in elevazione, fino all'aerostazione passeggeri, con collegamento anche l'albergo esistente;
- Stazione di risalita della funicolare di collegamento con il Parco Scientifico e tecnologico degli Erzelli: l'impianto è posto al primo livello del terminal, in maniera da ridurre la pendenza delle funivia;
- Centro Servizi aeroportuali, destinato ad accogliere gli uffici direzionali aeroportuali e altre funzioni (uffici informazioni e prenotazioni alberghiere; accoglienza turistica etc.) oggi ubicate nel terminal, che potranno liberare spazi a servizio delle aree operative passeggeri e concorrere all'aumento dei livelli di servizio e del comfort dell'aerostazione passeggeri.
- Collegamento pedonale a raso Stazione di Genova-Sestri- polo intermodale: tale percorso sarà realizzato lungo il tracciato di un binario morto in disuso e potrà essere dotato di tapis roulant, per ridurre i tempi di percorrenza.
- Collegamento pedonale con il porto turistico Marina Aeroporto: è previsto un percorso pedonale protetto, in fregio alla Via Pionieri e Aviatori d'Italia, che connette il terminal alla darsena.
- *Interconnessione viaria con l'accesso autostradale e la nuova viabilità a mare*".

Va a tal proposito evidenziato che il PSA evidenzia che "alcune delle componenti infrastrutturali del terminal intermodale, come per esempio la stazione ferroviaria, ricadono all'esterno del sedime e risultano di competenza di altri soggetti pubblici: sarà pertanto necessario avviare subito un processo di concertazione e di condivisione delle scelte con i soggetti istituzionali competenti per la programmazione ed attuazione degli interventi."

Riguardo alla riconfigurazione delle **INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI LANDSIDE**, preso atto che il nuovo PSA rileva che "il terminal passeggeri esistente è costituito da una struttura da considerare ormai obsoleta, per concezione volumetrica, strutturale ed impiantistica. Inoltre, prescindere dalle sue dimensioni, non risulta in grado di garantire una capacità adeguata ai crescenti flussi di traffico, per la disposizione e forma geometrica degli spazi e per il sottodimensionamento di alcuni sottosistemi operativi", il nuovo PSA "rispetto al PSA vigente, che prevedeva un ampliamento del terminal al 2017 di circa 24.000mq, ... riduce tale ampliamento in maniera sostanziale per la prima fase, limitandolo a 7.000 mq, che porterà la dimensione complessiva del terminal a 21.500 mq. Tale ampliamento, in corso di progettazione definitiva, porterà ad una configurazione finale del terminal in grado di accogliere circa 2,5 milioni di passeggeri, pertanto sufficiente a soddisfare i fabbisogni previsti al 2021".

Nell'ambito di tale infrastruttura è considerata, oltre alle strutture al servizio di passeggeri e merci, anche la "viabilità di accesso al terminal, sia quella a raso diretta agli arrivi, che quella in viadotto diretta alle partenze, sarà notevolmente potenziata sia in termini di sviluppo lineare e migliorata, attraverso l'allungamento e l'ampliamento della zona di drop-off e drop-out e la realizzazione di corsie di accesso separate per il trasporto pubblico e quello privato" (rif. par. 12.2.2 Relazione Illustrativa Aggiornamento PSA).

Come innanzi accennato va rilevato che nelle more dell'approvazione del PSA, su istanza di Società Aeroporto di Genova il Provveditorato Regionale alle opere pubbliche per la Liguria del Ministero dei lavori Pubblici ha convocato una Conferenza dei Servizi, il giorno 7.07.2011 ai fini del raggiungimento dell'intesa Stato-Regione ai sensi del DPR n.383/94 e DPR 6161/77 per l'approvazione dei progetti inerenti lavori di ampliamento e riqualificazione dell'aerostazione passeggeri a stralcio della proposta di PSA. Nei confronti di detto progetto la competente Direzione Urbanistica e Grandi Progetti del Comune ha espresso il proprio parere urbanistico-edilizio rilevandone la conformità nei confronti della disciplina urbanistica vigente e dello Schema di Assetto Urbanistico approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 187/2002.

Va evidenziato che le opere di progetto approvate inerenti l'aerostazione di cui al punto precedente, si limitano all'adeguamento della viabilità conseguenti alla realizzazione dei nuovi corpi di fabbrica, senza pervenire al potenziamento della viabilità di accesso al terminal prevista dagli obiettivi di PSA.

Oltre a quanto sopra, sempre nelle more di approvazione del PSA, su istanza di Società Aeroporto di Genova il Provveditorato Regionale alle opere pubbliche per la Liguria del Ministero dei lavori Pubblici ha convocato una Conferenza dei Servizi, il giorno 19.03.2015, ai fini del raggiungimento dell'intesa Stato-Regione ai sensi del DPR n.383/94 e DPR 616/77 per l'approvazione del progetto dell'edificio del nuovo blocco tecnico previsto in aderenza alla Torre di Controllo dell'aeroporto. In occasione della conferenza stessa il Settore Urbanistica del Comune di Genova ha espresso il proprio nulla osta dichiarando la conformità urbanistico-edilizia delle opere previste.

Con riferimento alle prestazioni ambientali del PSA, va inoltre rilevata la previsione di un parco fotovoltaico sito nella fascia aderente al confine aeroportuale sul lato nord della pista, in grado di produrre, secondo quanto riportato nella relazione illustrativa del PSA, *“tutta l'energia necessaria a soddisfare il fabbisogno del complesso aeroportuale oltre a immettere sul mercato energia “pulita”*.

A fronte delle rilevata sostanziale loro adeguatezza rispetto agli scenari di sviluppo al 2027 presi in considerazione, il nuovo PSA non prevede sostanziali interventi sulle **INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI AIRSIDE** (piste e aree di sicurezza, piazzale aeromobili, vie di rullaggio).

A tal proposito si rende necessario segnalare che il PSA va di fatto integrato con alcuni **SVILUPPI SUCCESSIVI DELLA PROGRAMMAZIONE RELATIVA ALLE STRUTTURE AEROPORTUALI AIRSIDE conseguenti all'approvazione del “Nodo stradale e autostradale di Genova - adeguamento del sistema A7/A10/A12”, denominato anche “GRONDA DI PONENTE”**

Infatti dato atto che il PSA valicato da ENAC rileva che la capacità della pista dell'aeroporto di Genova, stimata da ENAV, risulta pari a 25 mov/h, contro un picco previsto al 2027 di 24 mov/h, e pertanto fino al superamento dei valori di capacità massima, la pista non necessita di particolari potenziamenti. Per contro, lo stesso PSA rileva che l'Aeroporto di Genova dispone di una pista di volo lunga 2915m e larga 45m, orientata in direzione pressoché Est-Ovest e che l'attuale strip di pista (fascia di rispetto laterale alla pista aeroportuale) si estende fino a 105 metri dall'asse pista per tutto il lato mare contro i 150 metri regolamentari.

L'Aeroporto di Genova, pertanto, è operativo sulla base della certificazione rilasciata da ENAC che contiene una "non conformità" dovuta alla ridotta dimensione della Runway strip.

Tale criticità ha indotto a prevedere quale soluzione per il riutilizzo dello smarino della “Gronda” la regolarizzazione della pista dell'aeroporto genovese.

Infatti nell'ambito del progetto “Nodo stradale e autostradale di Genova - adeguamento del sistema A7/A10/A12”, denominato anche “Gronda di Ponente”, è prevista la realizzazione di gallerie per una lunghezza pari a 49,5 km circa che comporta la necessità di abbancare una quantità di smarino stimato in circa 8.370.093 m<sup>3</sup>:

La collocazione di tale materiale è stata affrontata prevedendo il parziale riempimento del Canale di Calma, con la costruzione di una colmata, come ampliamento verso mare dell'attuale banchina aeroportuale, caratterizzata da lunghezza complessiva pari a 3612 m ed una larghezza pari a 180 m.

L'individuazione di tale area consegue ad un iter tecnico/autorizzativo sviluppato presso gli enti locali e governativi a partire dal Protocollo d'Intesa del 05.02.2007 - sottoscritto da Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità Portuale e Anas - i cui passaggi salienti vengono di seguito riportati.

In data 24.05.2007 Autostrade/Spa hanno consegnato ufficialmente lo Studio di Fattibilità Tecnica, all'interno del quale è stata esaminata, su richiesta della Regione Liguria, anche la possibilità di conferire il materiale di risulta nel Canale di Calma prospiciente l'aeroporto di Genova.

In data 04.08.2008, con nota n° 288041 inviata al Ministero delle Infrastrutture e ad Anas, la Regione Liguria, la Provincia di Genova e il Comune di Genova hanno confermato il Canale di Calma come sito idoneo al conferimento del materiale di risulta e in data 10.09.2008 il Gruppo Tecnico di Lavoro istituito presso il Ministero delle Infrastrutture - con il contributo del Ministero dell'Ambiente, espresso con n 2008-0021242 del 30.07.2008 - ha concluso i lavori individuando nel Canale di Calma il recapito finale del materiale di risulta.

Tale decisione è stata ufficializzata da Autorità Portuale che ha deliberato, con atto n.93 del 27.10.2011 del Comitato Portuale, di accogliere la proposta progettuale di riempimento parziale del canale di calma prospiciente l'aeroporto, subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni indicate nell'atto stesso.

Con note n°154244 del 15.05.2012 e n°227362 del 19.07.2012, essendo l'opera soggetta alla disciplina del Piano Regolatore Portuale, il Comune di Genova ha espresso all'Autorità Portuale di Genova, parere in merito alla sussistenza di "non contrasto" dell'opera con gli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti e di salvaguardia. Nell'ambito del successivo parere n°68/2012 il Consiglio Superiore dei LLPP ha riconosciuto il progetto dell'opera a mare come Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente.

Nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) della Gronda il Ministero dell'Ambiente (MATTM) ha considerato anche tale iter e con Decreto n°28 del 23/01/2014 ha espresso parere positivo alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera autostradale nel suo complesso a condizione che, nel caso del progetto di riempimento a mare del canale di calma siano ottemperate le prescrizioni n°3, 8 e 9 del Decreto medesimo. In particolare al punto n°3 si prescrive prima dell'approvazione del progetto definitivo da parte della Conferenza di Servizi la sottoscrizione di "[...] un Accordo di Programma tra ENAC, Autorità Portuale ed Autostrade per l'Italia spa che autorizzi quest'ultima ad operare e gestire la realizzazione dell'opera a mare anche per conto delle due amministrazioni pubbliche [...]".

Al fine, quindi, dell'approvazione del progetto di adeguamento del nodo stradale e autostradale di Genova, in data 15 aprile 2014, la Società Autostrade per l'Italia Spa ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al DPR 18 aprile 1994, n.383 e s.m.i, ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato – Regione.

Il progetto definitivo dell'opera è stato approvato nell'ambito della Conferenza dei Servizi allo scopo convocata presso il Ministero delle Infrastrutture conclusasi il 22.01.2015.

In seguito, in data 21 maggio 2015, la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato l'Accordo di Programma sottoscritto in data 14.04.2015 per la realizzazione delle opere a mare (riempimento del Canale di Calma).

Con **Decreto n° 4236 del 27.05.2015 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** è stato accertato il **perfezionamento del procedimento d'intesa Stato - Regione Liguria** ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'art.3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, e s.m.i. relativamente al **progetto definitivo "Autostrade A7-A10-A12 Progetto nodo stradale e autostradale di Genova adeguamento sistema A7-A10-A12. Gronda di Ponente"** sulla base dei pareri resi in sede di Conferenza di servizi.

La realizzazione dell'opera di riempimento, oltre che all'Adeguamento della Runway strip (fascia di rispetto laterale alla pista aeroportuale) si propone il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Realizzazione di una strada perimetrale per l'accesso al lato della pista e alla stessa runway strip;
- Protezione dell'infrastruttura aeroportuale da eventi meteorologici significativi; infatti attualmente in occasione di determinati eventi meteorologici (quali ad esempio le mareggiate verificatesi nel 2010), le onde trascinanti la diga foranea esistente hanno interessato direttamente la pista aeroportuale, causando l'interruzione del servizio ed arrecando danni alle strutture esistenti. La realizzazione di una nuova banchina dotata di muro paraonde e l'aumento della distanza tra lo specchio acqueo e la pista aeroportuale assolve l'obiettivo di garantire una maggiore protezione;
- Adeguamento della rete di drenaggio della piattaforma aeroportuale; infatti l'attuale rete di drenaggio della pista aeroportuale presenta scarichi con quota sul livello medio mare, con conseguente criticità legate al funzionamento in presenza di determinate condizioni meteo marine. La nuova rete garantisce una capacità di accumulo all'interno delle strutture tale da ottenere un tirante di invaso massimo che non comporti rigurgito all'interno delle condotte di scarico esistenti.

## LA DISCIPLINA URBANISTICA

### **IL PIANO URBANISTICO COMUNALE VIGENTE *alias* PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI – AREA CENTRALE LIGURE – AI 10**

Per quanto attiene agli aspetti di carattere urbanistico l'area risulta disciplinata dal Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi – Area Centrale Ligure – AI 10, che prevale sulle previsioni degli strumenti urbanistici comunali e che prevede espressamente il potenziamento dell'aeroporto anche mediante l'arricchimento delle dotazioni complementari, come obiettivo irrinunciabile.

In particolare il Piano, che impone, come modalità di attuazione, l'approvazione di uno Schema di Assetto Urbanistico esteso all'intera Area, prescrive in termini di prestazioni che: *“Gli interventi sull'Area devono essere finalizzati a conseguire livelli di efficienza del servizio e di qualità delle prestazioni nei confronti dei passeggeri e delle merci in linea con i migliori standard internazionali, realizzando a tal fine, un'interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da/per il centro città, con priorità data alla ferrovia, nell'ottica di un ruolo metropolitano progressivamente assunto dal tracciato ferroviario litoraneo”*.

### **IL PIANO URBANISTICO COMUNALE IN ITINERE**

Il PUC in itinere individua nella fascia costiera compresa fra Pegli e Cornigliano uno dei settori urbani maggiormente propensi all'attivazione di grandi trasformazioni: infatti il PUC definitivo approvato in Consiglio Comunale con DCC n°42 del 30/07/2015, interessa aree di 8 Distretti di trasformazione e 5 aree disciplinate con Norme Speciali, nonché l'arco costiero (ACO-L) della Marina di Sestri, rispettivamente disciplinate nel Piano Urbanistico Comunale in Norme di Congruenza, Norme Generali e Norme di Conformità (SISI-I ACO-L).

A fronte di tali programmazioni che localizzano/potenziano in sito grandi funzioni urbane manifatturiere di alta tecnologia, universitarie e sanitarie (possibile localizzazione dell'ospedale del ponente ad Erzelli o a Cornigliano), nonché volte alla razionalizzazione delle funzioni prettamente urbane dell'immediato intorno, il nuovo PUC pone in evidenza l'aspetto infrastrutturale partendo dall'assunto che un sistema di trasporto pubblico efficiente, possa costituire fattore determinante per uno sviluppo sostenibile a fronte del previsto incremento del bacino di utenti.

All'interno di questo quadro, il PUC, in sintonia con il contenuto del PSA, configura quale baricentro dell'area un nodo intermodale immediatamente a nord dell'attuale aerostazione, in grado di integrare il trasporto aereo con il sistema dei trasporti pubblici regionali, su ferro, gomma ed acqua attraverso la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria a ponte tra l'area aeroportuale e la città, di un parcheggio di interscambio con incluso un terminal bus per il trasporto pubblico e privato, sistemi di trasporto pubblico di collegamento tra l'aerostazione, la nuova fermata ferroviaria, il Parco scientifico tecnologico degli Erzelli, sistema che tiene in considerazione anche della presenza in area contigua della Marina di Sestri.

Tali elementi della pianificazione urbanistica sono stati adeguatamente evidenziati nella Struttura del Piano Urbanistico, cartografie dei livelli 1, 2 e 3, nonché nelle Norme di Conformità SIS-I, inoltre, data la complessità del nodo infrastrutturale in trasformazione ed interessato da diversi progetti, individuando il Nodo 20.- Impianto di risalita - parcheggio interscambio Aeroporto / Fermata ferroviaria / Polo Scientifico Tecnologico Erzelli-.

A fronte di tale inquadramento infrastrutturale, il progetto preliminare del Piano Urbanistico Comunale adottato con DCC n. 92 del 7.12.2011, include l'aeroporto (settore 1), unitamente allo stabilimento Piaggio (settore 2), all'area occupata dai cantieri minori (settore 3) e alla Marina di Sestri (settore 4), all'interno del Distretto di Concertazione n. 1.06.

La relativa scheda del Distretto riporta come obiettivo della trasformazione:

*“Nella prospettiva di una definitiva e complessiva soluzione della riorganizzazione e potenziamento delle funzioni aeroportuali, di concerto con gli Enti competenti ed i soggetti interessati, si considera*

*irrinunciabile l'immediato conseguimento di maggiori livelli di efficienza e di qualità delle prestazioni dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, realizzando la necessaria interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria con la città, con l'insediamento tecnologico degli Erzelli e di Sestri P. e prevedendo l'inserimento delle ulteriori infrastrutture di interesse generale della città collocabili nell'ambito e compatibili sia con l'espansione delle attività industriali presenti nel settore aeronautico che con il compimento della valorizzazione dell'area a mare.*

*Rafforzamento e adeguamento del trasporto pubblico e dei percorsi pedonali con il centro di Sestri Ponente e con la Marina.”*

Regione Liguria, in occasione del parere espresso ai sensi dell'art. 39, 1° comma della L.R. 36/97 (D.G.C. n. 1468 del 30.11.2012) nei confronti del progetto preliminare del PUC adottato, ha confermato l'opportunità di riservare alla disciplina del PTC IP - ACL alcune Aree di Intervento, tra le quali l'Area di Intervento n. 10, Aeroporto eventualmente “*da aggiornare sulla base delle proposte comunali che saranno meglio espresse dal progetto definitivo del PUC*”.

Il progetto definitivo del Piano Urbanistico Comunale, adottato con DCC n° 8/2015 e approvato con DCC n° 42/2015, recependo quanto richiesto dalla Regione fermo restando l'inquadramento infrastrutturale innanzi richiamato, ha confermato per l'area in questione la riserva alla pianificazione regionale, proponendo alcuni aggiornamenti delle prestazioni stabilite dalla scheda di Area di Intervento.

Nello specifico, per altro in coerenza col PSA in esame, il progetto definitivo di PUC richiede di prevedere che la già prevista interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da/per il centro città, sia espressamente integrata con un parcheggio di interscambio tra trasporto pubblico e privato e di realizzare un collegamento con il Parco Scientifico Tecnologico degli Erzelli, tramite un percorso meccanizzato e di rafforzare il trasporto pubblico e adeguare i percorsi pedonali/ciclabili di collegamento con il centro di Sestri Ponente e con la Marina.

Inoltre il progetto definitivo di PUC chiede alla Regione di integrare la scheda d'Area affinché i percorsi pedonali siano attrezzati con piantumazioni ed ai parcheggi sia assicurata una diffusa presenza di alberature di alto fusto.

### **MODALITA' DI ATTUAZIONE - LO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO (SAU)**

Il PTC IP ACL prescrive, in termini di modalità di attuazione degli interventi sull'area, lo Schema di Assetto Urbanistico obbligatorio esteso all'intera area che, ai sensi dell'art. 11 delle Norme di Attuazione dello stesso Piano, è preordinato a specificare la struttura insediativa dell'Area di Intervento e le sue connessioni con il contesto prefigurate dalla disciplina urbanistico-edilizia e delle prestazioni individuate per le singole aree di intervento. I contenuti essenziali dello SAU sono:

- Organizzazione delle principali reti infrastrutturali e degli spazi pubblici;
- Distribuzione e caratteri tipologici degli insediamenti edilizi;
- Definizione dei rapporti con le preesistenze ed individuazione degli aspetti meritevoli di particolare tutela;
- Individuazione di eventuali Settori di intervento.

La Società Aeroporto di Genova, con note del 17.02.2015 (prot. 55506), 3.03.2015 (prot. 71363) e con “mail” del 11.09.2015, ha trasmesso lo Schema di Assetto Urbanistico relativo all'Area di Intervento in cui ricade l'aeroporto.

Gli elaborati di SAU, il cui contenuto ricalca quello del PSA, prefigurano un nuovo assetto coincidente con il ruolo previsto dal PTC IP ACL in termini di potenziamento dell'aeroporto “*anche mediante l'arricchimento delle dotazioni complementari*” ed, in linea con le richieste espresse dal Comune in occasione della approvazione del PUC definitivo, prevede di realizzare in tale sito un vero e proprio terminal intermodale,

con la funzione di cerniera e di scambio tra varie modalità di trasporto (aria-ferro-gomma-acqua). Lo SAU tiene conto della previsione di parziale riempimento del Canale di Calma, con la costruzione di una colmata in ampliamento verso mare dell'attuale banchina aeroportuale, disposta nell'ambito del separato procedimento inerente il progetto "Nodo stradale e autostradale di Genova - adeguamento del sistema A7/A10/A12", denominato anche "Gronda di Ponente"

Lo SAU, pertanto, rappresenta lo strumento di raccordo del PSA con la strumentazione urbanistica di livello superiore (PTC IP ACL), rispetto alla quale risulta pienamente conforme.

## **SVILUPPI SUCCESSIVI DELLA PROGRAMMAZIONE RELATIVA ALLE STRUTTURE AEROPORTUALI LANDSIDE**

Al fine di realizzare il nodo di intercambio programmato dal PUC e dal PSA finalizzato al potenziamento dei collegamenti aeroportuali con il sistema di trasporto pubblico urbano e regionale, è stato costituito un partenariato tra Regione Liguria, Comune di Genova, Aeroporto di Genova S.p.A., Società per Cornigliano SpA, Enti per differenti e congruenti motivi interessati alla stesura del progetto ed alla futura realizzazione del collegamento tra rete ferroviaria, aerostazione, città ed area vasta.

L'occasione si è concretizzata nell'ambito del programma europeo Rete Transeuropea di Trasporti (TEN-T), linea di finanziamento della Commissione Europea per lo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto che includono i grandi progetti prioritari per il trasporto su strada e quello combinato, le vie navigabili e i porti marittimi nonché la rete europea dei treni a grande velocità.

Gli Enti innanzi richiamati hanno partecipato ottenendo il parziale finanziamento della progettazione delle opere del nodo intermodale (vedi DGC n.317/2013 "*Preso d'atto della Decisione della Commissione Europea n. C(2013)6941 del 15.10.2013 (Progetto GATE – Genoa Airport: a train to Europe)*") concernente la concessione di un contributo finanziario dell'Unione Europea a favore del progetto di interesse comune fra Regione, Comune, Società Aeroporto Spa, denominato "collegamento aeroporto di Genova/corridoio ferroviario Genova-Rotterdam" (2012-IT-910009-S) nel settore di trasporto (TEN-T)".

Il Progetto Europeo finanziato è denominato nell'ambito del progetto UE con l'acronimo GATE (Genoa Airport a Train to Europe).

Le attività di progettazione finanziate riguardano:

- la redazione del progetto preliminare e definitivo delle nuove fermate ferroviarie di Aeroporto/Erzelli e di S. Giovanni d'Acqui entrambe in Cornigliano, comportando tale progettazione la revisione del piano del ferro e il ridisegno del tracciato della linea ferrata e della stazione di Genova - Sestri Ponente, nonché la dismissione dell'attuale fermata di Cornigliano,
- la redazione dello studio del modello di trasporto e la conseguente progettazione dello strumento di trasporto pubblico in sede fissa tra aerostazione e nuova fermata ferroviaria di "Aeroporto/Erzelli" (prima tratta del collegamento con Erzelli);
- la progettazione dell'adeguamento della viabilità stradale alle opere ferroviarie nonché l'inserimento delle stesse nel tessuto urbanistico, il tutto in coerenza con l'avanzamento delle opere di riassetto del nodo stradale e ferroviario di Genova.

Il 7 febbraio 2014 è stato sottoscritto fra le parti ed RFI un protocollo di intesa per affidare l'incarico di progettazione delle fermate ferroviarie previste, la società Aeroporto inoltre ha affidato l'incarico di progettazione per la prima tratta dell'impianto di trasporto (Aeroporto/fermata FS). Il progetto si concluderà a fine 2015, con ulteriori 6 mesi per espletare le attività amministrative di gestione.

Ad oggi i progetti finanziati sono in fase avanzata di sviluppo considerato che il progetto UE prevede la conclusione delle relative attività entro l'anno 2015.

Va a tal proposito evidenziato che le progettazioni in atto, necessariamente di maggior dettaglio rispetto al Piano di Sviluppo Aeroportuale elaborato nel 2011, inducono alla ridefinizione di alcune delle soluzioni previste dal PSA stesso (es. il collegamento col terminal - punto 4 – sarà realizzato con cabinovia; i collegamenti pedonali meccanizzati con la stazione ferroviaria di Sestri non sono inseriti nel progetto GATE

e saranno sviluppati, se necessario, in un secondo tempo), non rilevando sotto il profilo urbanistico di competenza.

## CONCLUSIONI

Considerato che le modifiche apportate allo stesso PSA, elaborato dalla Società Aeroporto di Genova nel 1998, sono conseguenti alle prescrizioni del Decreto VIA del 23.01.2002 (ai sensi del DPR 383/94), e che il nuovo PSA è stato sviluppato sulla base di previsioni di traffico ridotte rispetto a quelle attese nel vigente Piano di Sviluppo Aeroportuale (la previsione di traffico al 2017 è traslata al 2027), il contenuto del PSA assume rilevanza soprattutto in merito allo sviluppo dell'intermodalità, assunto come elemento qualificante del contesto territoriale.

Considerato che lo sviluppo intermodale consente di rendere più accessibile l'aeroporto, di ampliare il bacino di traffico dello scalo, di consentire alla società di gestione di cogliere le opportunità di evoluzione offerte dai nuovi scenari economici ed infrastrutturali della regione e di aumentare la competitività dello scalo.

Tenuto conto che *“i terminali aeroportuali costituiscono una infrastruttura di enorme rilevanza per i sistemi territoriali di riferimento, in grado di innescare impatti e sinergie che possono profondamente influenzare lo sviluppo socioeconomico di un territorio”* si condivide il PSA i cui contenuti risultano coerenti con le strategie e la struttura degli strumenti urbanistici vigenti e adottati alle condizioni di verifica di seguito evidenziata.

Analogamente si verifica, per quanto di competenza, la conformità dello SAU rispetto alla pianificazione urbanistica generale vigente ed adottata rilevando tuttavia quanto segue:

- l'opportunità di un dimensionamento ancorché di massima del Centro direzionale-logistico (fabbricato individuato con il n.1 nella tavola progettuale del PSA che nella tavola 06 corrisponde al fabbricato n. 3 definito come Centro Servizi), destinato ad accogliere gli uffici direzionali aeroportuali ed altre funzioni, nonché la stazione di partenza ed arrivo della cabinovia di collegamento Aeroporto-Erzelli (prima tratta), anche al fine di valutare le possibili interferenze delle progettande opere nell'ambito del programma UE TEN-T progetto GATE;
- si chiede di verificare se sussiste, e a che condizioni, la possibilità di localizzare nella ipotizzata Stazione dei bus, pubblici di linea e privati a servizio delle attività croceristiche (charter), spazi per il rimessaggio degli autobus pubblici adeguatamente dimensionati.

Il Funzionario Tecnico Direttivo

Arch. Nicoletta Poleggi

Il Funzionario Tecnico Direttivo

Arch. Massimo Ferrari

## INDICE

PREMESSE.....	2
AGGIORNAMENTO DEL PSA – QUADRO DI RIFERIMENTO E STRETEGIE DI SVILUPPO.....	3
ANALISI INFRASTRUUTURE LANDSIDE E AIRSIDE.....	3
OBIETTIVI GENERALI DEL PSA.....	4
AGGIORNAMENTO DEL PSA – PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.....	5
LA DISCIPLINA URBANISTICA.....	10
IL PIANO URBANISTICO COMUNALE VIGENTE alias PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI – AREA CENTRALE LIGURE – AI 10 .....	10
IL PIANO URBANISTICO COMUNALE IN ITINERE.....	10
MODALITA’ DI ATTUAZIONE - LO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO (SAU).....	11
SVILUPPI SUCCESSIVI DELLA PROGRAMMAZIONE RELATIVA ALLE STRUTTURE AEROPORTUALI LANDSIDE .....	12
CONCLUSIONI.....	13

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti

Via di Francia 1 - 16149 Genova

Tel. 010 55 77139 - 73201 – Fax 010 5577144

**GENOVA**  
MORE THAN THIS





COMUNE DI GENOVA

*Direzione Urbanistica, S.U.E. e Grandi Progetti*  
*Settore Urbanistica*

**AEROPORTO DI GENOVA**  
**PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE E**  
**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

Procedura di Conformità Urbanistica del PSA ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994. N. 383  
Approvazione dello SAU ai sensi del art. 11 delle Norme di Attuazione del PTC IP ACL

**RELAZIONE URBANISTICA INTEGRATIVA**

18.12.2015

**GENOVA**  
MORE THAN THIS

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti  
Via di Francia 1 - 16149 Genova  
Tel. 010 55 77139 - 73201 – Fax 010 5577144  
e-mail: [direzioneurbanisticasue@comune.genova.it](mailto:direzioneurbanisticasue@comune.genova.it)

**Oggetto: Aeroporto di Genova - Piano di Sviluppo Aeroportuale e Schema di Assetto Urbanistico**  
(Procedura di Conformità Urbanistica ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994. N. 383)

In ragione della conclusione del procedimento del Piano Urbanistico Comunale, avvenuta con Determinazione Dirigenziale 2015-118.0.0.-18, in vigore dal 3 dicembre 2015, si ritiene opportuno elaborare la presente nota ad integrazione della relazione urbanistica relativa all'oggetto, che riporta la data del 15 09 2015, trasmessa ai Municipi del Ponente e Medio Ponente

A tale proposito si segnala che la Regione Liguria con Deliberazione di Giunta n. 1201 in data 3 novembre 2015, avente ad oggetto: "*Determinazioni regionali per la conclusione dell'iter di formazione del Piano Urbanistico Comunale di Genova ai sensi dell'art. 79, comma 3, lettera b) n. 3 della L.R. n. 11/2015*", ha accolto la richiesta dell'Amministrazione Comunale di aggiornare le "prestazioni" di cui alla scheda relativa all'Area di Intervento n. 10 (Aeroporto) del PTC IP ACL, tenendo conto che la già prevista interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico, in sede propria da/per il centro città, sia espressamente integrata:

- con un parcheggio di interscambio tra trasporto pubblico e privato
- con un collegamento con il Parco Scientifico Tecnologico degli Erzelli, tramite un percorso meccanizzato
- con il rafforzamento del trasporto pubblico e adeguamento dei percorsi pedonali/ciclabili di collegamento con il centro di Sestri Ponente e con la Marina.

Inoltre la Regione ha accolto la richiesta dell'amministrazione Comunale di integrare la scheda d'Area affinché i percorsi pedonali siano attrezzati con piantumazioni ed ai parcheggi sia assicurata una diffusa presenza di alberature di alto fusto.

Il Funzionario Tecnico Direttivo

Arch. Nicoletta Poleggi

Il Funzionario Tecnico Direttivo

Arch. Massimo Ferrari

# AEROPORTO CRISTOFORO COLOMBO DI GENOVA-SESTRI

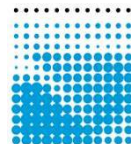
## AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

In ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di pronuncia  
di compatibilità ambientale (DEC/VIA76919 - 23.01.2002)



## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

28 novembre 2011



**One Works Architecture, Infrastructure and Urban Engineering**

**Milano**  
Via Statuto 11  
20121 Milano, Italia  
T +39 02 655 913.1  
F +39 02 655 913.60

**Venezia**  
Via dell'Elettricità 3/d  
30175 Marghera, Italia  
T +39 041 509 67.00  
F +39 041 509 67.20

**Roma**  
Via dei Reti 23  
00185 Roma, Italia  
T +39 06 806 87 52.1  
F +39 06 443 40 608





## INDICE

<b>1. PREMESSA</b> .....	<b>5</b>
1.1 Le prescrizioni del Decreto VIA per le previsioni di medio termine:.....	5
1.2 Prescrizioni della Regione Liguria .....	5
1.3 Obiettivi dell'Aggiornamento del PSA .....	6
<b>2. L'AEROPORTO DI GENOVA</b> .....	<b>7</b>
2.1 Posizionamento e ruolo .....	7
2.2 Assetto societario.....	7
2.3 Inquadramento territoriale e vincoli ambientali .....	7
<b>3. INQUADRAMENTO URBANISTICO</b> .....	<b>9</b>
3.1 Il Piano Urbanistico Comunale (PUC).....	9
3.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento delle Attività Produttive dell'Area Centrale Ligure .....	9
3.3 Il Nuovo Piano Urbanistico Comunale in corso di formazione.....	10
<b>4. LE TRASFORMAZIONI URBANE REALIZZATE E IN ATTO</b> .....	<b>12</b>
4.1 Il progetto Waterfront di Renzo Piano .....	13
4.2 Polo Tecnologico degli Erzelli.....	14
4.3 Porto Turistico "Marina aeroporto" .....	15
<b>5. INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE</b> .....	<b>16</b>
5.1 Il Piano territoriale di Coordinamento - Schema delle infrastrutture (1992).....	16
5.2 Il Piano Urbano della Mobilità.....	17
5.3 Il Progetto Territorio Snodo (2010) .....	18
5.4 Progetti infrastrutturali in corso.....	21
5.4.1 Nodo ferroviario.....	21
5.4.2 Terzo valico dei Giovi (Alta Velocità).....	22
5.4.3 La linea ferroviaria metropolitana.....	23
5.4.4 Collegamento alla collina Erzelli.....	24
5.4.5 Gronda Autostradale .....	27
5.4.6 Strada urbana di scorrimento a mare.....	28
<b>6. ANALISI TRASPORTISTICA</b> .....	<b>29</b>
<b>7. STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO</b> .....	<b>32</b>
7.1 Infrastrutture airside.....	32
7.1.1 Piste e Aree di Sicurezza .....	32
7.1.2 Piazzale Aeromobili.....	32
7.1.3 Vie di Rullaggio .....	32
7.2 Infrastrutture landside.....	33
7.2.1 Terminal Passeggeri .....	33
7.2.2 Aerostazione merci .....	34
7.2.3 Accessibilità e Sosta .....	34
7.3 Attrezzature complementari .....	35
<b>8. TRAFFICO ATTUALE E SCENARI EVOLUTIVI</b> .....	<b>36</b>
8.1 Traffico Passeggeri 2000-2010 .....	36
8.1.1 Tipologia di volo passeggeri.....	36
8.1.2 Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax.....	37
8.2 Movimenti 2000-2009.....	38
8.2.1 Tipologia di volo Movimenti 2000-2009.....	39
8.2.2 Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2000-2009.....	39

8.3	Numero medio Passeggeri/Movimenti 2000-2009.....	41
8.4	Traffico Cargo .....	42
8.5	Principali O-D (2008).....	43
8.6	Previsioni di traffico al 2027 .....	44
8.6.1	Scenario di traffico assunto.....	45
8.6.2	Previsioni traffico Cargo.....	46
<b>9.</b>	<b>CAPACITA' E FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI.....</b>	<b>48</b>
9.1	<b>Aerostazione passeggeri .....</b>	<b>48</b>
9.1.1	Standard e parametri utilizzati per la verifica dei livelli di servizio del terminal .....	49
9.2	<b>Pista.....</b>	<b>53</b>
9.3	<b>Piazzali di sosta .....</b>	<b>53</b>
9.4	<b>Sistema dell'accessibilità e della sosta.....</b>	<b>54</b>
9.5	<b>Sintesi dei fabbisogni.....</b>	<b>55</b>
<b>10.</b>	<b>PSA VIGENTE E STATO DI ATTUAZIONE .....</b>	<b>56</b>
<b>11.</b>	<b>AGGIORNAMENTO DEL PSA - 2011 .....</b>	<b>57</b>
11.1	Strategie di sviluppo .....	57
11.2	Obiettivi dell'Aggiornamento del PSA .....	58
11.3	Ridimensionamento del traffico e rinnovo degli aeromobili .....	58
<b>12.</b>	<b>INTERVENTI PREVISTI.....</b>	<b>61</b>
12.1	Sviluppo delle connessioni intermodali .....	61
12.2	Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali landside.....	63
12.2.1	Terminal passeggeri.....	63
12.2.2	Curb arrivi e partenze.....	63
12.2.3	Edificio servizio passeggeri.....	63
12.2.4	Aviazione Generale.....	63
12.2.5	Area merci.....	63
12.2.6	Parcheggi.....	64
12.2.7	Caserme.....	64
12.3	Parco fotovoltaico .....	64
12.4	Interventi in ambito Airside .....	65
12.4.1	Prolungamento via di rullaggio.....	65
12.4.2	Ampliamento piazzale sosta aeromobili.....	65
12.4.3	Infrastrutture ed impianti di assistenza al volo .....	65
12.4.4	Deposito carburanti.....	65
12.4.5	Servizi aeroportuali .....	66
12.5	Interventi di sistemazione ambientale .....	66
<b>13.</b>	<b>ASSETTO DEFINITIVO AL 2027.....</b>	<b>66</b>
<b>14.</b>	<b>INTERVENTI PREVISTI E FASI DI ATTUAZIONE.....</b>	<b>67</b>
14.1	Interventi previsti a breve termine (2015).....	67
14.2	Interventi previsti a medio- lungo termine (2027).....	67
14.3	Programma degli interventi .....	68
<b>15.</b>	<b>CONSISTENZE EDILIZIE .....</b>	<b>69</b>

## 1. PREMESSA

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Genova è stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), su istanza della società di gestione dello scalo, la Aeroporto di Genova s.p.a, in data 31 luglio 2000. Il Piano in data 23 gennaio 2002 ha ottenuto pronuncia favorevole di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività culturali.

Il giudizio positivo relativo alla compatibilità ambientale è stato espresso però a condizione che la società di gestione ottemperasse ad una serie di prescrizioni espresse dal Ministero, dalla Regione Liguria (parere del 15.11.2000) e dal Ministero per i beni e le attività culturali (parere del 13.12.2001).

In relazione alle prescrizioni suddette, ed in particolare a quelle prescrizioni di carattere urbanistico, infrastrutturale e trasportistico, per il medio periodo, è stato necessario un approfondimento del quadro di analisi e degli scenari evolutivi del Piano, che hanno portato ad un suo adeguamento ed aggiornamento, anche in considerazione del fatto che sono passati 10 anni dalla sua approvazione.

La presente relazione e gli allegati grafici costituiscono pertanto l'Aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale, che contiene le analisi e le integrazioni richieste dal Decreto VIA, nonché i conseguenti adeguamenti all'assetto urbanistico del Piano stesso.

Per facilità di lettura si riportano a seguire le prescrizioni del Decreto di VIA, alle quali risponde il presente Aggiornamento del Piano.

### 1.1 Le prescrizioni del Decreto VIA per le previsioni di medio termine:

- h) *"La realizzazione degli interventi è subordinata alla presentazione di un "Piano di coordinamento infrastrutturale". Detto Piano dovrà consentire di definire meglio la relazione del sistema aeroportuale con le aree a margine che sono caratterizzate da processi di forte evoluzione anche nel rispetto dell'evoluzione degli strumenti urbanistici ed in particolare del PUC del Comune di Genova. Dovranno pertanto essere affrontati gli aspetti trasportistici pervenendo ad una congrua verifica della capacità delle arterie viarie interessate dal traffico aeroportuale (di origine aeroportuale e non) in virtù dello sviluppo dell'assetto urbanistico ed infrastrutturale nello scenario evolutivo futuro.*
- i) *Dovrà essere approfondito il tema della possibile interconnessione dell'aeroporto con i sistemi di trasporto pubblico in sede propria con priorità alla linea ferroviaria e dovrà essere presentato un programma di realizzazione delle infrastrutture correlate, quale risultato dell'attività di concertazione tra gli Enti preposti alla tutela e alla gestione del territorio (Società Aeroportuale, Portuale, Regione, Provincia, Comune ecc)."*
- l) *Il Piano dovrà definire con precisione il traffico atteso sia per gli aspetti aeronautici sia per quelli a terra e documentare la ripercussione ambientale che l'esercizio dell'aeroporto comporterà sui parametri ambientali, sia in maniera diretta che indotta, con l'indicazione di tutti gli accorgimenti e le mitigazioni atte al rispetto della qualità dell'ambiente interessato, secondo le linee di indirizzo delle prescrizioni espresse per il breve periodo; il piano di coordinamento dovrà, comunque, essere presentato entro un anno dalla pubblicazione del decreto di VIA."*

### 1.2 Prescrizioni della Regione Liguria

- m1 *in sede di SAU: definire oltre all'organizzazione interna dell'area nelle diverse fasi di sviluppo previste, le connessioni e relazioni della stessa con l'esterno. Al riguardo è necessario che il SAU recepisca e si coordini con:  
1. le previsioni del progetto definitivo del lotto 1 del settore 2 del SAU per il nuovo porticciolo turistico di Sestri Ponente stipulato il 4.8.00;*

2. lo schema della viabilità di cui all'area di intervento n.12 del PTC ACL come modificata in sede di Accordo di programma sulle ex Acciaierie di Cornigliano siglato in data 29.11.99.;

m3 siano previste realizzazioni di interconnessioni dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da e per il centro città, con priorità data alla ferrovia nell'ottica di un ruolo metropolitano progressivamente assunto dal tracciato ferroviario litoraneo;

m9 sia quantificato l'incremento del traffico merci a seguito della realizzazione del district park, in relazione all'eventuale assunzione di opportuni interventi;

m13 sia attentamente valutata in fase di progettazione definitiva, anche in funzione del reale trend di sviluppo del traffico merci e passeggeri, la congruenza e l'effettiva necessità dell'incremento volumetrico edilizio del complesso aeroportuale ipotizzato nel piano di sviluppo infrastrutturale;

### 1.3 Obiettivi dell'Aggiornamento del PSA

L'obiettivo del presente aggiornamento del Piano è esclusivamente quello di ottemperare alle suddette prescrizioni del Decreto di VIA, perseguendo i seguenti obiettivi principali:

- Rafforzamento delle interconnessioni urbane e territoriali per l'ampliamento del bacino di traffico dell'aeroporto;
- Realizzazione di un polo intermodale che favorisca l'accessibilità allo scalo del trasporto pubblico, su ferro, gomma ed acqua;
- Aggiornamento delle previsioni di traffico commerciale, cargo e di Aviazione Generale, con orizzonte temporale al 2027;
- Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali in funzione del traffico previsto, passeggeri e cargo.
- Sistemazione ambientale delle aree land side per la mitigazione degli impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo e su gomma.

**Si evidenzia quindi che le modifiche apportate al PSA vigente sono solo quelle necessarie per dare risposta alle prescrizioni del Decreto e che viene mantenuta la previsione di traffico del PSA vigente al 2017, in termini di passeggeri annui, che viene però traslata al 2027, anno di scadenza della concessione della gestione aeroportuale, rinnovata nel 2009.**



## 2. L'AEROPORTO DI GENOVA

### 2.1 Posizionamento e ruolo

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Genova è rimasto praticamente costante negli anni, tra 1 e 1,2 milioni, con un CAGR dal 2000 al 2009 pari a 1,4% decisamente sotto la media nazionale. Negli ultimi due anni però (2010- 2011) si è registrato un considerevole aumento del traffico, grazie all'ingresso di nuovi vettori e nuove rotte, che hanno portato il traffico annuale a quasi 1,5 Mil. di passeggeri.

Il traffico è quasi esclusivamente di linea (94%) e di carattere prevalentemente nazionale (62%) diretto verso le principali città italiane, in prevalenza verso Roma (33%).

L'aeroporto di Genova presenta una posizione strategica sia in relazione alle direttrici europee, poiché è posto all'incrocio del corridoio Genova-Rotterdam e dell'Autostrada del Mare "Mediterraneo sud-ovest", sia a livello locale, poiché situato nei pressi di importanti industrie manifatturiere, del nuovo porto turistico "Marina aeroporto", e più in generale al centro di un'area urbana soggetta a rilevanti interventi di riqualificazione e di trasformazione.

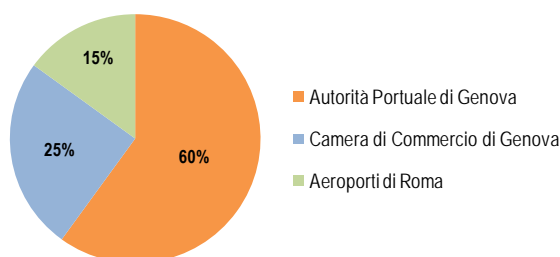
L'aeroporto riveste un ruolo importante per il supporto fornito alle strutture e al personale del porto mercantile, che costituisce il principale bacino d'utenza, insieme alle industrie locali e alle strutture fieristiche. Da sottolineare inoltre le forti relazioni con il traffico crocieristico. Parecchi sono infatti i charter (spesso provenienti dal nord Europa) che usufruiscono dell'aeroporto genovese come scalo per le crociere Costa o MSC da Savona o Genova.

Per volume di traffico passeggeri, di linea e charter, lo scalo si posiziona al 20° posto nella graduatoria degli aeroporti italiani, mentre risulta essere il 6° scalo per movimenti di Aviazione Generale, dopo Milano Linate, Roma Ciampino, Olbia, Bolzano e Torino.

### 2.2 Assetto societario

L'Aeroporto è gestito dalla Aeroporto di Genova Spa, in regime di concessione totale per Legge speciale. (L. n. 156/54; L. n. 1251/67; L. n. 26/87 D.D. n. 30/14 del 1988 n.22 del 30/04/2009).

E' stato recentemente deciso l'avvio della privatizzazione della società di gestione, attualmente composta dall'Autorità Portuale, socio con il 60 % del capitale, dalla Camera di Commercio con il 25% e da Aeroporti di Roma con il restante 15%. La decisione è stata presa dall'Autorità Portuale che ha annunciato l'intenzione di dismettere la quota come previsto dal ministero dei Trasporti e dalla Finanziaria 2007. Il ricambio di capitale con l'ingresso di un socio "di mestiere" può rappresentare un'interessante occasione per rilanciare lo scalo e garantirne lo sviluppo.



### 2.3 Inquadramento territoriale e vincoli ambientali

L'aeroporto Cristoforo Colombo è situato su una penisola artificiale circa 3 metri s.l.m, realizzata con un riempimento a mare, in località Sestri Ponente, frazione del comune di Genova.

Iniziato nel 1954 e inaugurato nel 1962, lo scalo inizialmente era dotato di una pista di 2.285 metri (oggi è lunga 2.915) e di un'aerostazione provvisoria costituita da alcuni prefabbricati. Invece di essere temporanei, i prefabbricati sopravvissero a lungo e la nuova, definitiva aerostazione vide la luce solamente nel 1986.

L'aeroporto è situato a circa 9 km dal centro di Genova e 6 km dal porto. Dal casello autostradale di Genova-Aeroporto, Nizza dista 210 Km, Sanremo 140 km, Torino 170 Km, Milano 140 Km, La Spezia 105 Km e Firenze 225 km.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione complessiva di 164 Ha e si affaccia con la pista di volo sul mar Tirreno; è delimitato ad Ovest dal porto di Voltri, a Nord dall'abitato di Sestri Levante e dalla zona industriale delle acciaierie Riva a Est.

All'interno del contesto urbano l'aeroporto si trova in una posizione strategica, che lo vede situato nei pressi di importanti industrie manifatturiere, del nuovo porto turistico "Marina aeroporto", e più in generale al centro di un'area urbana soggetta a rilevanti interventi di riqualificazione e di trasformazione, dalla riconversione della collina degli Erzelli in villaggio tecnologico, al recupero di aree industriali dismesse.

Da punto di vista ambientale i principali limiti allo sviluppo sono costituiti dal mare, che circonda lo scalo, e dagli insediamenti produttivi all'intorno, nonché dall'abitato di Sestri.

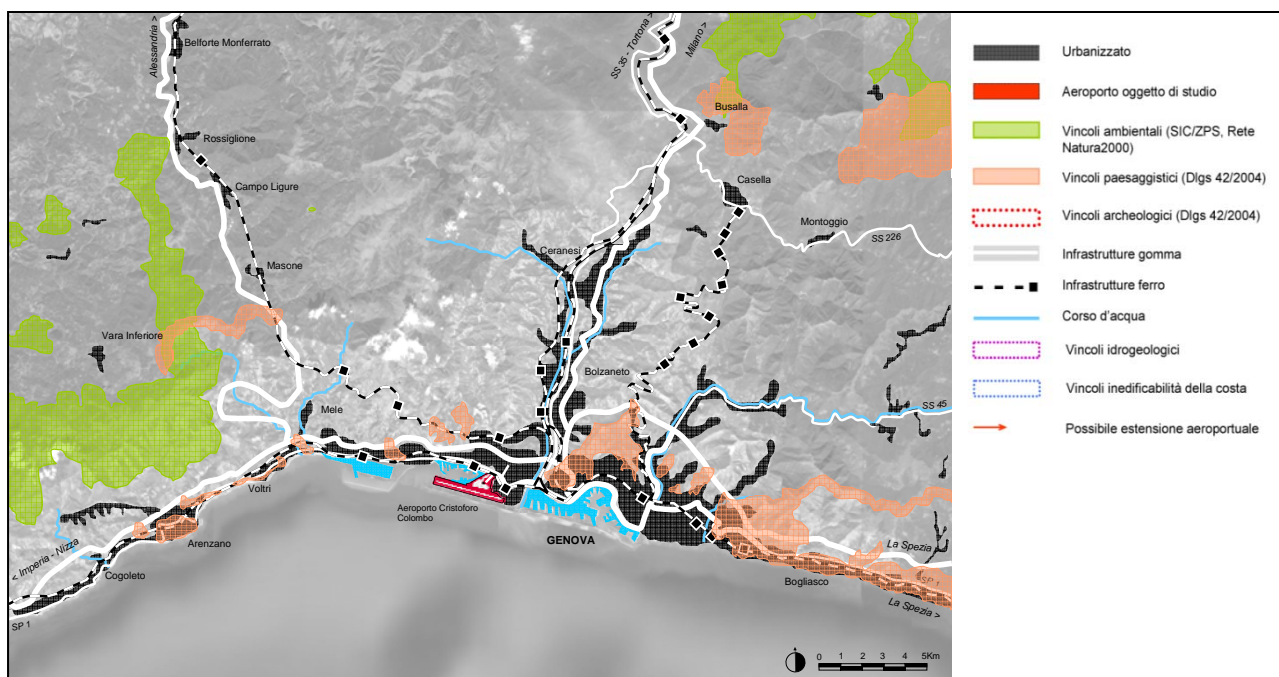
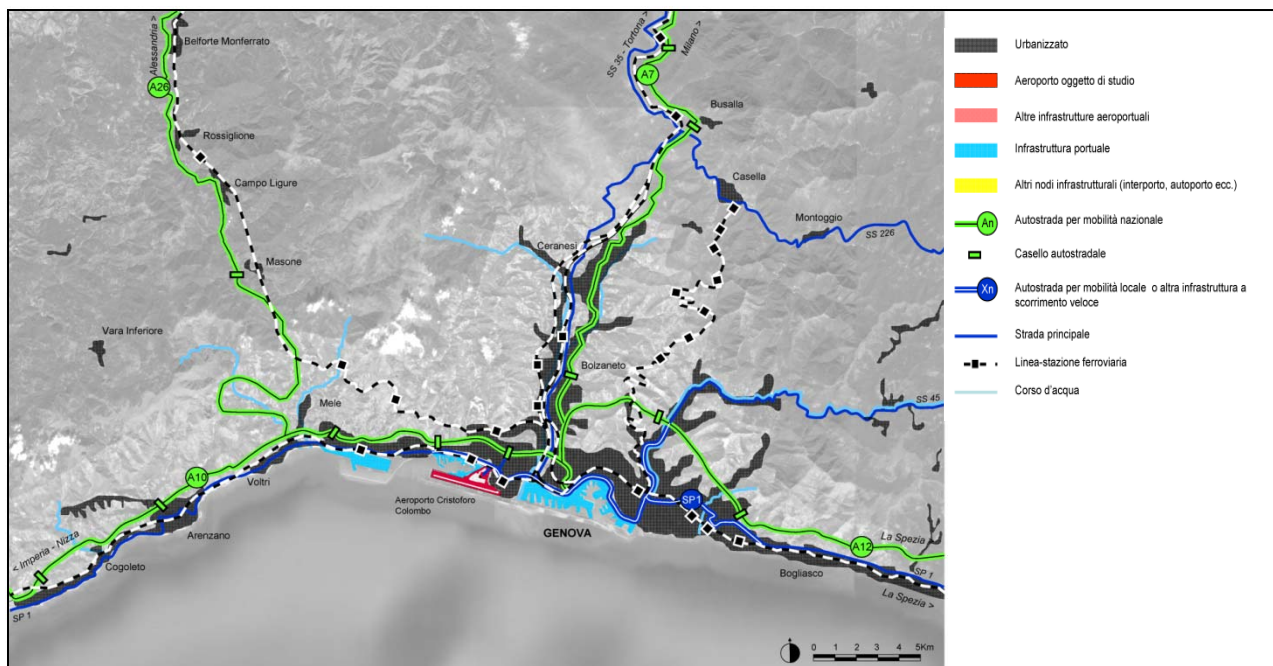


Fig.1 - Inquadramento territoriale e Vincoli ambientali

### 3. INQUADRAMENTO URBANISTICO

#### 3.1 Il Piano Urbanistico Comunale (PUC)

Il Piano Urbanistico Comunale di Genova è stato approvato nel 2000 con il D.P.G. R. n. 44, ed è costituito da: "Norme Tecniche di attuazione"; tavole in scala 1:5000 relative alla zonizzazione e alla suscettività d'uso del territorio; schede relative agli ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e ai distretti di trasformazione.

In particolare il PUC definisce l'area aeroportuale come Ambito speciale N. 15, disciplinato dal Piano Territoriale di Coordinamento degli Insempiamenti Produttivi nell'Area Centrale Ligure (P.T.C. I.P. A.C.L.), al quale si rimanda per la relativa disciplina di uso e di intervento (vedi paragrafo successivo).

Analogamente all'aeroporto anche le aree limitrofe sono definite come ambiti speciali, disciplinati dal PTC, come quella degli stabilimenti ILVA, l'area dei cantieri aeronautici, la darsena e l'area della Stazione di Sestri.

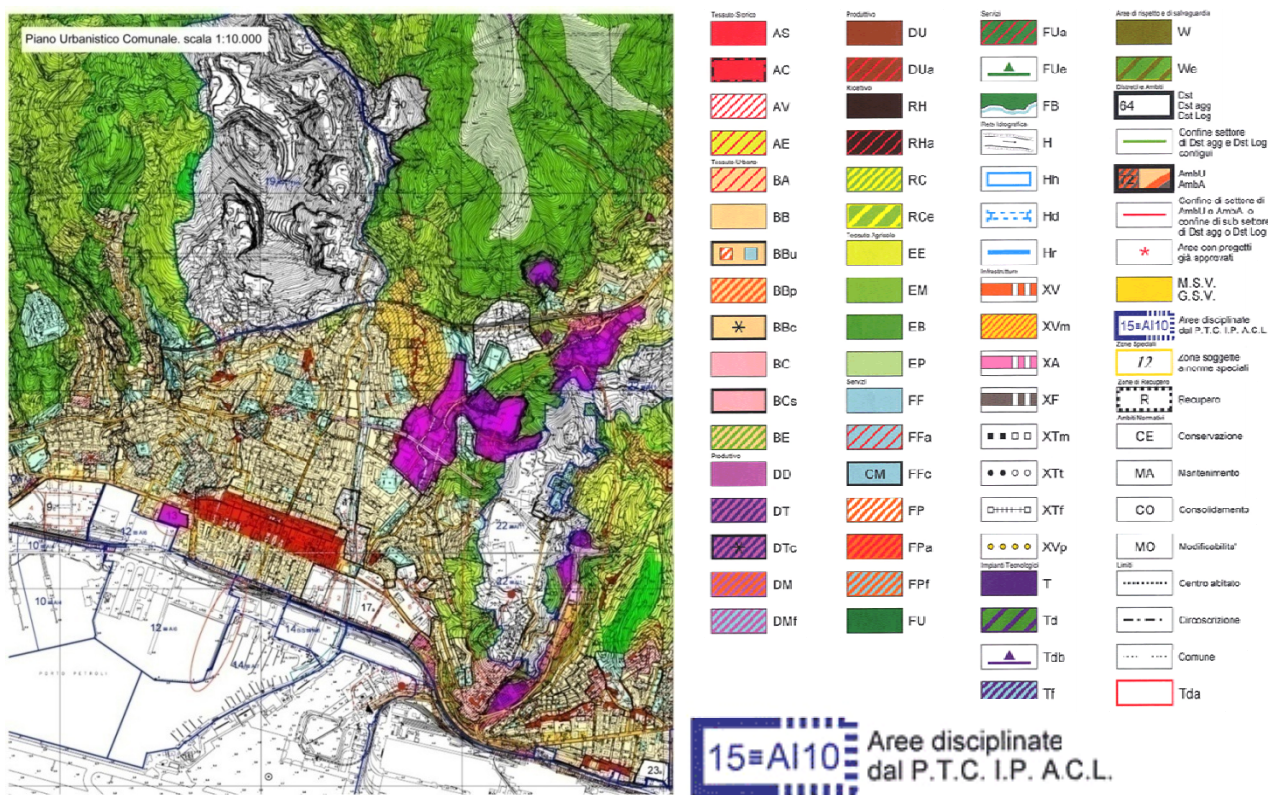


Fig.2 - Stralcio del PUC del 2000, zona di Sestri Ponente

#### 3.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento delle Attività Produttive dell'Area Centrale Ligure

Il P.T.C. I.P. A.C.L è stato approvato con D.C.R. n.95 del 31/7/92 e ha subito nel tempo alcune Varianti, di cui nessuna riguardante l'area aeroportuale. Il Piano disciplina, promuove e coordina le trasformazioni territoriali e gli interventi infrastrutturali connessi con le attività produttive e con i relativi servizi e detta indirizzi per ogni altra azione concorrente.

Nello specifico le norme del PTC, riconoscendo il valore strategico dell'aeroporto, consentono la realizzazione di tutti gli interventi finalizzati a conseguire livelli di efficienza del servizio e di qualità delle prestazioni nei confronti dei passeggeri e delle merci in linea con i migliori standard internazionali, auspicando a tal fine anche la realizzazione di una interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da/per il centro città, con priorità data alla ferrovia, nell'ottica di un ruolo metropolitano progressivamente assunto dal tracciato ferroviario litoraneo.

Il PTC prescrive inoltre la incompatibilità dell'insediamento nell'area aeroportuale di attività artigianali ed industriali, di commercio all'ingrosso e la grande distribuzione, superiore ai 2500 mq.

## Area d'Intervento n. 10 – Aeroporto- Scheda Normativa

<b>Ruolo</b>		Posto che il trasporto aereo di passeggeri e di merci riveste un ruolo essenziale nelle strategie generali per lo sviluppo dell'Area Centrale Ligure, il Piano considera il potenziamento dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, anche mediante l'arricchimento delle dotazioni complementari, come proprio obiettivo irrinunciabile.
<b>Funzioni prescritte</b>	<b>FU2-RICETTIVITA'</b> comprensiva degli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri, così come disciplinati dalle disposizioni regionali in materia	
<b>Funzioni vietate</b>	<b>AE5 - ARTIGIANATO E PICCOLA INDUSTRIA</b> Appartengono a tale categoria: le attività delle piccole unità locali industriali e quelle artigianali, commerciali ed espositive che sotto i profili funzionale, strutturale ed ambientale si integrano con il contesto urbano. <b>SM5- DISTRIBUZIONE</b> Appartengono a tale categoria: le attività connesse con l'approvvigionamento, il deposito e la commercializzazione all'ingrosso delle merci destinate ai consumi locali. <b>FU9-CENTRI COMMERCIALI E GRANDE DISTRIBUZIONE</b> intendendosi per tali i complessi di esercizi al dettaglio e di servizi la cui superficie di vendita supera i mq. 2.500, promossi, concepiti e realizzati con criteri unitari e che dispongono comunque di parcheggi ed infrastrutture comuni	
<b>Disciplina urbanistico- edilizia</b>	Sono consentiti tutti gli interventi volti al migliore espletamento della Funzione Caratterizzante e del ruolo attribuiti all'Area.	
<b>Prestazioni</b>	Gli interventi sull'Area devono essere finalizzati a conseguire livelli di efficienza del servizio e di qualità delle prestazioni nei confronti dei passeggeri e delle merci in linea con i migliori standard internazionali, realizzando a tal fine anche una interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da/per il centro città, con priorità data alla ferrovia, nell'ottica di un ruolo metropolitano progressivamente assunto dal tracciato ferroviario litoraneo.	
<b>Modalità di attuazione</b>	Schema di Assetto Urbanistico obbligatorio esteso all'intera Area. Concessione edilizia, ovvero Accordo di Programma ai sensi dell'art. 27 della Legge 8 giugno 1990 n. 142 e a norma delle disposizioni della legislazione regionale in materia.	
<b>Norme transitorie</b>	Sugli edifici esistenti adibiti a funzioni incompatibili sono ammessi solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria senza mutamento della destinazione d'uso.	

Gli interventi sono subordinati alla redazione di uno "Schema di Assetto Urbanistico (SUA)" esteso all'intera Area, che rappresenta uno strumento finalizzato a specificare la struttura insediativa dell'area di Intervento e le sue connessioni con il contesto e deve avere i seguenti contenuti minimi:

- Organizzazione delle principali reti infrastrutturali e degli spazi pubblici;
- Distribuzione e caratteri tipologici degli insediamenti edilizi;
- Definizione dei rapporti con le preesistenze ed individuazione degli aspetti meritevoli di particolare tutela;
- Individuazione di eventuali settori di intervento.

### 3.3 Il Nuovo Piano Urbanistico Comunale in corso di formazione

L'Urban Lab del Comune di Genova, in collaborazione con altri settori dell'Amministrazione, ha avviato la progettazione del nuovo PUC, avvalendosi inizialmente del supporto dell'architetto Renzo Piano ed oggi di quello dell'architetto Richard Burdett. Il progetto preliminare del PUC dovrà essere completato a breve e proposto per l'Adozione al Consiglio Comunale e quindi restare in vigore nel decennio successivo.

Sulla base delle "Linee Strategiche" approvate con deliberazione del Consiglio Comunale n. 1/2009, sono stati sviluppati gli obiettivi del Piano, aggregati in tre temi principali, come illustrato nel diagramma a seguire.

Come si evince chiaramente dal diagramma, il porto e l'aeroporto sono localizzati al centro dei due grandi corridoi intermodali di relazione nazionale ed internazionale.

L'area aeroportuale è inoltre indicata, come ambito di trasformazione urbana, in attuazione del progetto "Waterfront", illustrato nel paragrafo successivo, che prevede la realizzazione di una nuova piattaforma aeroportuale e la riconversione del sedime aeroportuale attuale, progetto che viene recepito dal PUC ed indicato tra gli obiettivi strategici prioritari. A seguire si riporta il diagramma degli obiettivi ed dettaglio relativo all'obiettivo A (sviluppo socio-economico e delle infrastrutture), di maggior interesse per il presente studio.

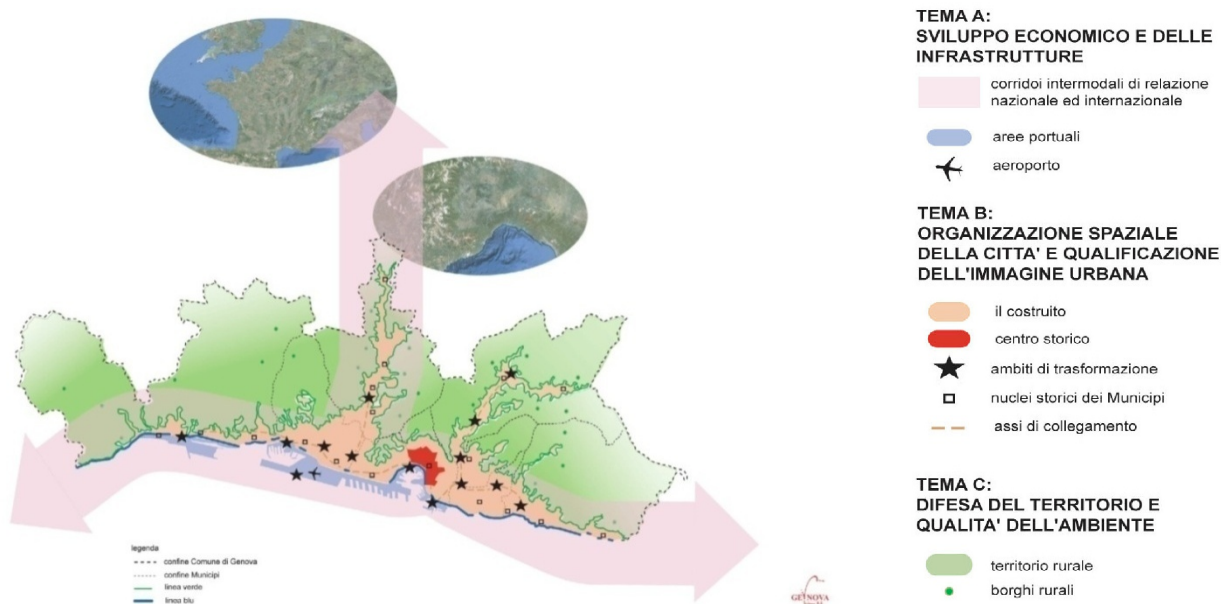


Fig.3 - Il Nuovo Piano Urbanistico Comunale in corso di formazione- Diagramma riassuntivo degli obiettivi

**Tema A: SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE**

Criticità *Difficoltà di relazioni sia con il centro e nord Europa attraverso la Pianura Padana, che lungo l'arco di costa ligure; lunghi tempi di percorrenza*

Obiettivo **A1 - POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DI RELAZIONE NORD-SUD ED EST-OVEST**

Livello di Piano Relazioni territoriali di area vasta, urbane e intercomunali;  
Efficacia Prescrittiva per gli interventi approvati; Direttiva per gli interventi da approvare;

Contenuti Strategici

- Realizzazione del Terzo Valico ferroviario;
- Riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova;
- Realizzazione del servizio ferroviario metropolitano Alessandria-Genova sulla direttrice Scrivia-Polcevera;
- Realizzazione della nuova piattaforma aeroportuale delineata nel progetto "Waterfront";
- Completamento del raddoppio ferroviario sulla riviera di ponente;
- Riorganizzazione del nodo autostradale e realizzazione della gronda di ponente;
- Realizzazione del servizio ferroviario metropolitano Voltri-Nervi;
- Realizzazione del collegamento stradale urbano tra Valbisagno e Valpolcevera.

Progetti in corso coerenti con l'obiettivo

- Terzo Valico ferroviario: Progetto definitivo approvato;
- Nodo ferroviario di Genova: Progetto definitivo approvato;
- Servizio ferroviario metrop. Alessandria-Genova: realizzata stazione S. Quirico e definita la fermata di Teglia;
- Progetto Grandi Stazioni: Progetto definitivo approvato;
- Gronda autostradale di ponente: individuato il tracciato sulla base del Dibattito Pubblico;
- Nodo di San Benigno: Progetto preliminare approvato;
- Variante PRP VP5bis: approvata l'individuazione degli attracchi per le autostrade del mare;
- Strada a mare: in corso di realizzazione lotto 1.

## 4. LE TRASFORMAZIONI URBANE REALIZZATE E IN ATTO

L'area in cui è situato l'aeroporto è un ambito urbano che negli anni recenti è stato oggetto di rilevanti progetti di riqualificazione urbana e di rafforzamento del sistema infrastrutturale, di cui il PSA non poteva ovviamente tenere conto. Si tratta di interventi che in parte sono stati già realizzati, altri sono in corso di attuazione ed alcuni invece sono rimasti solo allo stato di programmazione, come illustrato a seguire.

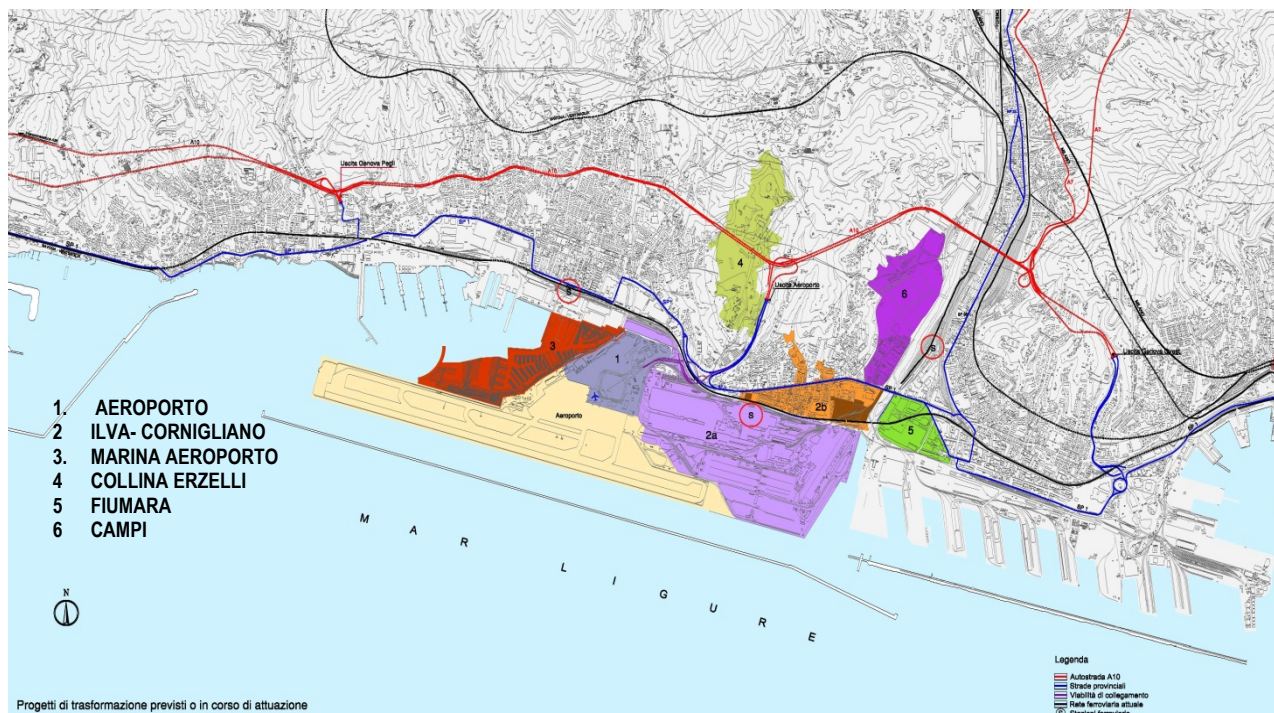


Fig. 4 - Le principali aree di trasformazione in atto nelle zone limitrofe

### 1. Aeroporto

Stato di attuazione: programmato  
Interventi previsti:  
Parco scientifico-tecnologico

### 4. Erzelli Parco Scientifico Tecnologico

Stato di attuazione: in corso  
Area di intervento: 44 Ha  
Destinazione prevalente:  
Parco scientifico-tecnologico.

### 2. Riqualificazione urbana di ILVA-Cornigliano

Stato di attuazione: programmato  
Area d'intervento: 26,6Ha  
Destinazione prevalente:  
2°- Attività logistico-portuali. Servizi pubblici  
2B- Centro direzionale e congressuale

### 5. Piano di Recupero Urbano di Fiumara

Stato di attuazione: realizzato  
Area di intervento: 16,8 Ha  
Destinazione prevalente:  
Polo direzionale e per il terziario avanzato  
servizi pubblici sportivi e ricreativi

### 3. Marina Genova Aeroporto

Stato di attuazione: realizzato  
Area di intervento: 4 Ha  
Destinazione prevalente:  
Porto diportivo, ricettività, residenza

### 6. Area Produttiva di Campi

Stato di attuazione: realizzato  
Area di intervento: 20 Ha  
Destinazione prevalente:  
Attività produttive e verde attrezzato

## 4.1 Il progetto Waterfront di Renzo Piano

Nel 2004 l'architetto Renzo Piano ha illustrato alle istituzioni ed alla cittadinanza un progetto di trasformazione del waterfront portuale genovese, il cosiddetto "Affresco".

Nello specifico il progetto prevede:

- un nuovo aeroporto da realizzarsi su un'isola artificiale galleggiante collegata a terra da un tunnel sottomarino e da un people mover;
- la trasformazione del vecchio aeroporto in banchina portuale e distripark inglobando l'area delle acciaierie di Cornigliano;
- il parziale riempimento dei moli a pettine del porto di Sampierdarena;
- la ricollocazione del porto petroli di Multedo sulla testata dell'attuale aeroporto;
- la fine di ogni nuova espansione di crescita del porto commerciale di Voltri, la realizzazione di due nuovi attracchi per le "autostrade del mare";
- la creazione di un porto pescherecci definito "cittadella del pesce";
- un'isola dei servizi per le riparazioni navali situata di fronte alla Lanterna e collegata a terra da un tunnel sottomarino,
- una passeggiata urbana nella parte di levante della città da Punta Vagno al Porto Antico;
- la conversione dell'area delle riparazioni navali, ad oriente del Porto Antico, a funzioni urbane, ludico-ricreative e nautiche;
- un people mover che attraversa la città dall'aeroporto fino alla Fiera del Mare;
- tre nuovi parchi urbani con dodicimila alberi.



*Fig. 5 - Il Primo "affresco" di Renzo Piano relativo al waterfront portuale di Genova*

Il progetto dal 2004 al 2007 ha subito alcuni cambiamenti, anche di rilievo, come tra le altre cose il mantenimento dell'aeroporto in città e la realizzazione di un'isola artificiale a sud del "Colombo" ed una serie di interventi sulle aree di Multedo, Sestri e delle riparazioni navali.

Sulla base del progetto Waterfront nel marzo 2007 gli enti locali hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per l'attuazione di alcuni degli interventi previsti, nell'ambito del Piano Regolatore del Porto.

## 4.2 Polo Tecnologico degli Erzelli

La collina di Erzelli, sita tra i popolosi quartieri di Sestri e Cornigliano del Ponente cittadino nei pressi dell'uscita autostradale di Genova Aeroporto, è stata fino ad oggi luogo di attività logistiche connesse al porto, legate sostanzialmente al deposito e manutenzione di containers.

Dalla seconda metà degli anni '90 il Piano Territoriale regionale di Coordinamento degli Insedimenti Produttivi, vigente sull'area in luogo del Piano Urbanistico Comunale, ha destinato la spianata di Erzelli alla realizzazione di un "parco scientifico tecnologico": luogo ove, sull'esempio di consolidate esperienze internazionali, la presenza di attività di ricerca di base, ricerca applicata e produzione, accompagnata dalla qualità degli insediamenti, crea le condizioni ideali per favorire l'integrazione dei saperi e la creatività, la sinergia tra teoria e prassi produttiva e, in ultima analisi, l'eccellenza in un settore trainante dello sviluppo del territorio.

Nel maggio 2004, Genova High Tech - la società per azioni costituita nel 2003 con l'adesione di molti imprenditori del settore high-tech - ha presentato una richiesta per l'avvio del procedimento di accordo di programma al fine di riqualificare l'area presentando il progetto del "Technology Village Leonardo". L'accordo è stato formalizzato con il Comune di Genova a fine 2006.

In sintesi il progetto approvato è organizzato attorno ad un parco urbano di circa 70.000 mq, l'attuale cuore della spianata occupata dai containers.

A margine del Parco urbano centrale a contatto col verde, è prevista la realizzazione di edifici residenziali, mentre la corona più esterna è destinata all'insediamento di una serie di costruzioni, con altezza media di circa 20 piani, impostati su piastre in struttura con funzione di produttivo ad alta tecnologia, connettivo urbano e parcheggi.

La viabilità ordinaria viene sviluppata lungo il margine della spianata garantendo quindi la distribuzione dell'insediamento minimizzando al contempo le sue interferenze con la viabilità ciclopedonale al servizio del Technology Village.

Il progetto prevede la realizzazione di 413.000 mq di Superficie Utile così distribuita:

- 90.000 mq sono impegnati dalle funzioni universitarie;
- 105.000 mq sono destinati a residenza;
- 104.000 mq sono destinati all'industria ad alta tecnologia e altri;
- 104.000 mq al terziario-direzionale, oltre a connettivo urbano e funzioni compatibili.

I lavori sono iniziati ed entro il 2011 dovrebbe essere realizzata la prima torre.



Fig.6 - Il progetto del Technology Village Leonardo



### 4.3 Porto Turistico “Marina aeroporto”

Di grande rilievo per le sinergie che possono essere innescate con l'aeroporto, la recente realizzazione del porto turistico denominato Marina Aeroporto, sorto al confine con l'area aeroportuale, a ridosso della pista di atterraggio, in una zona della città di Genova che da molti decenni era stata sacrificata a logiche di tipo industriale.

Il Marina Aeroporto si configura come **Polo Nautico** dedicato alla grande nautica da diporto, uno dei pochi nel Mediterraneo in grado di ormeggiare megayacht fino a 90 metri e barche a vela con pescaggi di 14 metri; offre infatti 500 posti barca - più larghi dello standard finora adottato nei porti turistici - dislocati in 3 darsene, di cui una dedicata a ospitare 100 imbarcazioni oltre i 24 metri.

La posizione del porto così prossima all'aeroporto risulta comodissima per gli armatori, che possono raggiungere la barca in aereo e salire a bordo pochi minuti dopo l'atterraggio. Genova è un punto di partenza baricentrico rispetto alle più belle mete del Mediterraneo, il che rappresenta un altro fattore vincente del progetto.

Il sito comprende inoltre, un borgo residenziale con 200 appartamenti, una Club House con Beauty Farm e 14 Mini Suite, uno Sporting Club con piscina e campi da tennis, 7 ristoranti, 4 bar, gallerie di negozi e servizi specializzati per la nautica.

La creazione e la promozione di una serie di iniziative e di eventi di grande interesse ha legittimato il Marina come un Polo Nautico di eccellenza, ma anche come una nuova zona "leisure" del ponente cittadino, che da molti anni aveva perso il proprio affaccio sul mare in seguito all'industrializzazione della fascia costiera.

A livello locale il Marina Aeroporto è stato coinvolto come polo decentrato e punto strategico di accesso, grazie a 1300 posti auto e un collegamento in battello con il centro cittadino, in diversi eventi cittadini, dalla Notte Bianca al Salone Nautico, dalla Regata delle Tall Ships al Festival della Scienza.

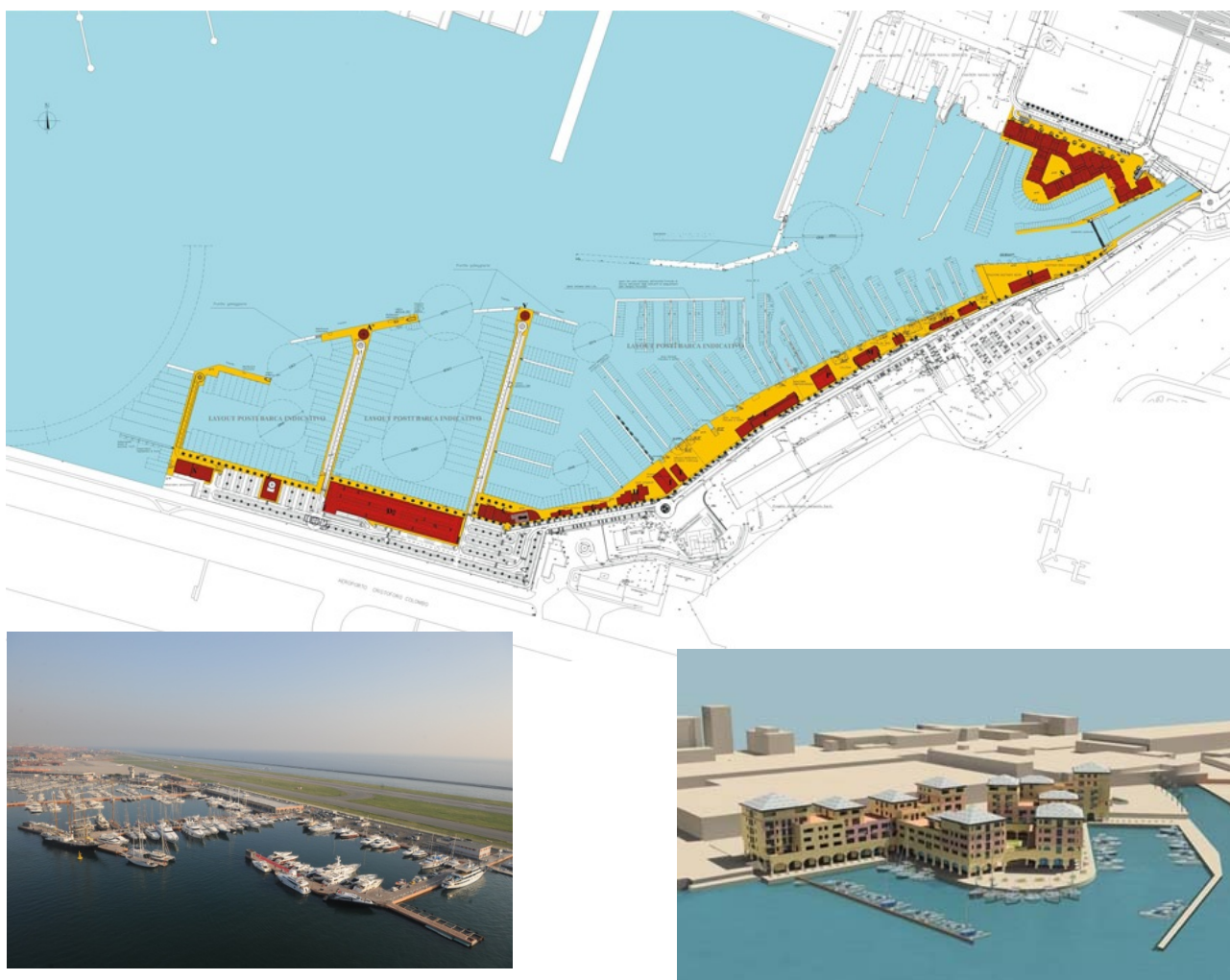


Fig. 7 - Planimetria e immagini del Marina aeroporto

## 5. INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE






### 5.1 Il Piano territoriale di Coordinamento - Schema delle infrastrutture (1992)

Il PTC è basato su un sistema di interventi infrastrutturali volti da un lato al potenziare la rete all'interno dell'area e dall'altro a potenziare le connessioni esterne, attraverso la realizzazione di grandi interventi, quali il terzo Valico e la Gronda autostradale, come illustrato nella figura seguente.







Fig. 8 - PTC - Schema generale delle infrastrutture

#### 1. INDIRIZZI VOLTI A POTENZIARE L'EFFETTO DI RETE ALL'INTERNO DELL'AREA

-  realizzazione della metropolitana regionale costiera in sede F.S./adeguamento dei nodi di interscambio
-  declassamento del tratto autostradale A10-A12 Voltri-Rivarolo con riprogettazione e potenziamento dei collegamenti con la rete della viabilità urbana
-  interventi di riorganizzazione del sistema costituito dalla S.S. 1 Aurelia e relative connessioni/separazione tra funzioni di scorrimento e fruizione locale e ambientale
-  razionalizzazione e potenziamento dei tracciati della rete ordinaria interna
-  realizzazione di nuovi assi di attraversamento delle aree urbane

#### 2. INDIRIZZI VOLTI A POTENZIARE LE CONNESSIONI ESTERNE

-  terzo valico in funzione del collegamento dell'area metropolitana nel sistema della rete ad alta velocità
-  riorganizzazione del sistema autostradale/nuovi tracciati di gronda per la separazione dei flussi di attraversamento dai flussi interni all'area metropolitana
-  razionalizzazione del tratto discendente dell'autostrada A7 Serravalle S.Genova
-  realizzazione della superstrada Altare-Carcare-Predosa in funzione del potenziamento dei collegamenti fra l'ambito savonese-bormide e l'alessandrino (conseguibile mediante l'ammodernamento della S.S. 29)

#### RETE INFRASTRUTTURALE ESISTENTE E IN CORSO DI ATTUAZIONE

-  rete autostradale
-  linea F.S. a binario doppio
-  potenziamento delle linee F.S. dei Giovi mediante il sistema a doppia circolazione parallela in corso di attuazione

## 5.2 Il Piano Urbano della Mobilità

Il Piano Urbano della Mobilità di Genova, in corso di approvazione, definisce il quadro di tutti gli interventi infrastrutturali e di regolazione nel settore della mobilità e dei trasporti a scala urbana e su di un orizzonte temporale di medio - lungo periodo. Il PUM, con riferimento allo sviluppo infrastrutturale deciso dall'Amministrazione, al fine di riequilibrare il rapporto domanda/offerta, definisce un quadro di soluzioni tecniche riguardanti le seguenti aree:

- a) **Infrastrutture mobilità pubblica**
  - Assi protetti per il TPL;
  - Metropolitana;
  - Istituzione di un servizio ferroviario metropolitano;
  - Impianti di risalita;
- b) **Infrastrutture mobilità privata**
  - Gronda autostradale;
  - nodo stradale di San Benigno;
  - asse di scorrimento a mare San Benigno -aeroporto (completamento lungomare Canepa);
  - strada in sponda destra Polcevera;
- c) **Politiche di regolazione**
  - Estensione Blu Area;
  - Parcheggio d'interscambio;
  - nodi d'interscambio per trasporto pubblico (Principe/Brignole);
  - diversione del traffico di attraversamento dalle centralità locali (isole ambientali);
  - integrazione tariffaria;
  - specializzazione itinerari per diverse categorie veicolari;
  - limitazione circolazione mezzi pesanti;
- d) **Nuovi modi di trasporto**
  - Estensione car sharing;
  - estensione bike sharing;
  - nuovi percorsi ciclabili.

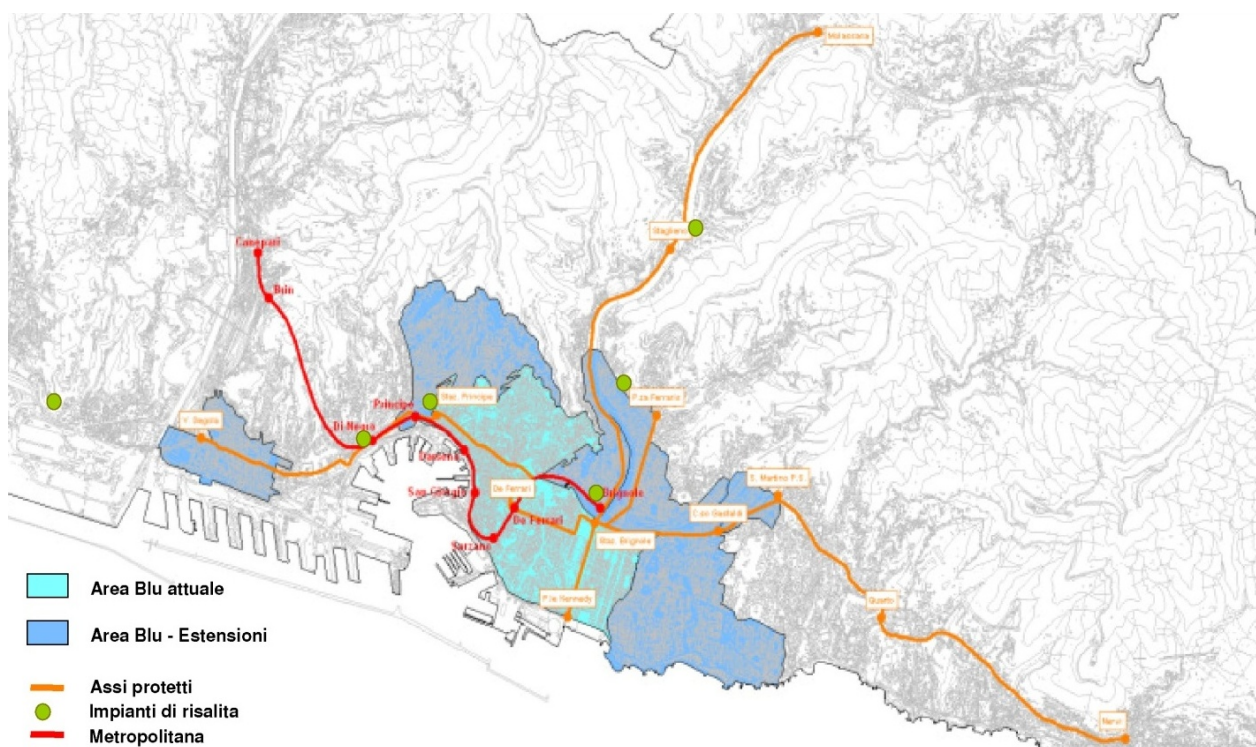


Fig. 9 - Tavola riassuntiva PUM: Rete trasporto Pubblico Locale, assi protessi e Blu Area

Per quanto riguarda il contesto aeroportuale, il PUM, all'interno dello scenario di riferimento, che recepisce lo sviluppo dell'assetto territoriale e gli elementi di quadro programmatico preordinato relativi al sistema dei trasporti urbani, prevede la realizzazione di un "sistema di risalita" di collegamento fra via Siffredi e la collina degli Erzelli integrato da un sistema del tipo "people mover" fra via Siffredi e l'aeroporto.

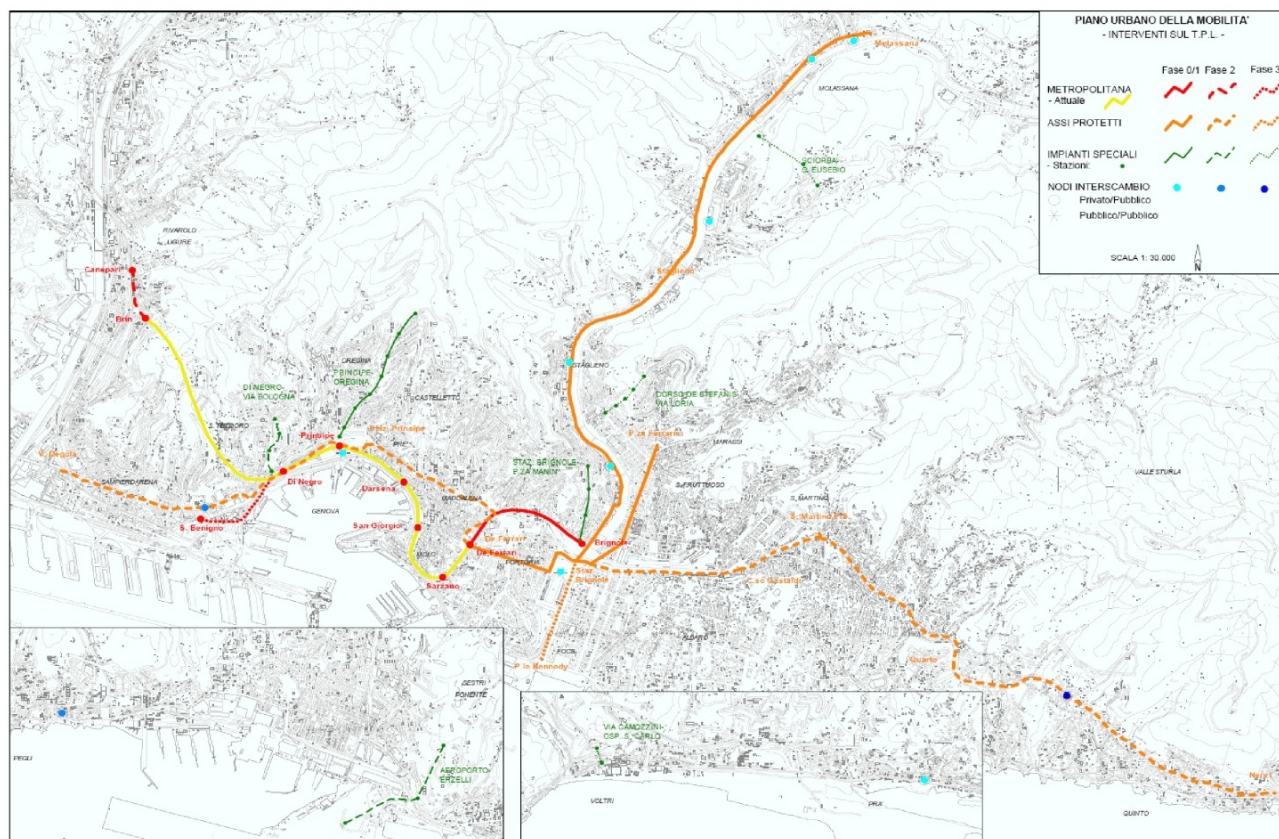


Fig. 10- Tavola riassuntiva PUM: Interventi sul Trasporto Pubblico Locale

### 5.3 Il Progetto Territorio Snodo (2010)

Recentemente è stato redatto per conto del Comune di Genova il "Progetto di Territorio Snodo"<sup>1</sup>, con la finalità di fornire un quadro unitario di pianificazione territoriale e di programmazione economica del sistema infrastrutturale del nodo di Genova.

Tale strumento, sulla base di un'approfondita analisi e di ascolto del territorio, ha delineato un complesso di opere infrastrutturale, che nel loro insieme hanno come obiettivo il rilancio strategico dello sviluppo di Genova, nell'ambito della Regione Liguria e del Basso Piemonte verso il Nord Europa, in coerenza con la programmazione nazionale e comunitaria, che rappresenta pertanto il quadro degli interventi sul sistema infrastrutturale nel medio e breve periodo, con il quale dovrà confrontarsi lo sviluppo dell'aeroporto. In particolare il P.T. indica come interventi strategici:

- il sistema di interventi connesso al terzo valico ferroviario transappenninico in grado di mettere in relazione in modo efficiente Genova con le linee verso nord lungo le direttrici in direzione Torino, Novara, Milano e Bologna;
- il completamento del sistema di tangenziali autostradali di Genova in grado di eliminare l'elevato grado di congestione nell'arco nord tirrenico;

<sup>1</sup> Progetto finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, redatto dal Gruppo CLAS e Sistematica in coordinamento con Urban Lab



- il miglioramento della capacità portuale e retro portuale a servizio del Nord Italia e del Sud Europa.

Il complesso delle 21 opere individuate come prioritarie, consentiranno:

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

"Nel quadro di riferimento complessivo per la città di Genova si configura quindi un disegno generale strategico di lungo periodo, che favorirà lo spostamento a monte del traffico veloce per ottenere un miglioramento dei livelli di mobilità e di qualità urbana; ciò implica una tempestiva azione di coordinamento delle ricadute delle singole infrastrutture a livello urbano sull'organizzazione del territorio, della riqualificazione e dello sviluppo sostenibile della città. Lo spostamento del traffico di attraversamento su gomma, consentirà di trasformare l'attuale autostrada, indirizzandola verso un processo di declassamento in strada di scorrimento e conseguentemente, sarà possibile l'allontanamento del traffico merci dalla viabilità urbana."<sup>2</sup>

Si riportano a seguire gli interventi cardini (in neretto) e quelli complementari, identificati dal Progetto territorio.

**a) Terzo Valico Dei Giovi - Linea AV/AC Milano-Genova**

- Linea AV/AC Milano-Genova;
- Nodo ferroviario di Genova;
- Progetto Grandi Stazioni -Principe-Brignole.

**b) Gronda autostradale di Ponente e riassetto del nodo stradale ed autostradale fra Voltri e San Benigno**

- Gronda autostradale di Ponente;
- Nodo di San Benigno;
- Viadotto di accesso autostradale porto di Voltri;
- Sopraelevate portuale;
- Strada urbana di scorrimento (SSM);
- Tunnel sub portuale;

**c) Adeguamento infrastrutturale della rete ferroviaria per rispondere ad esigenze di tipo metropolitano**

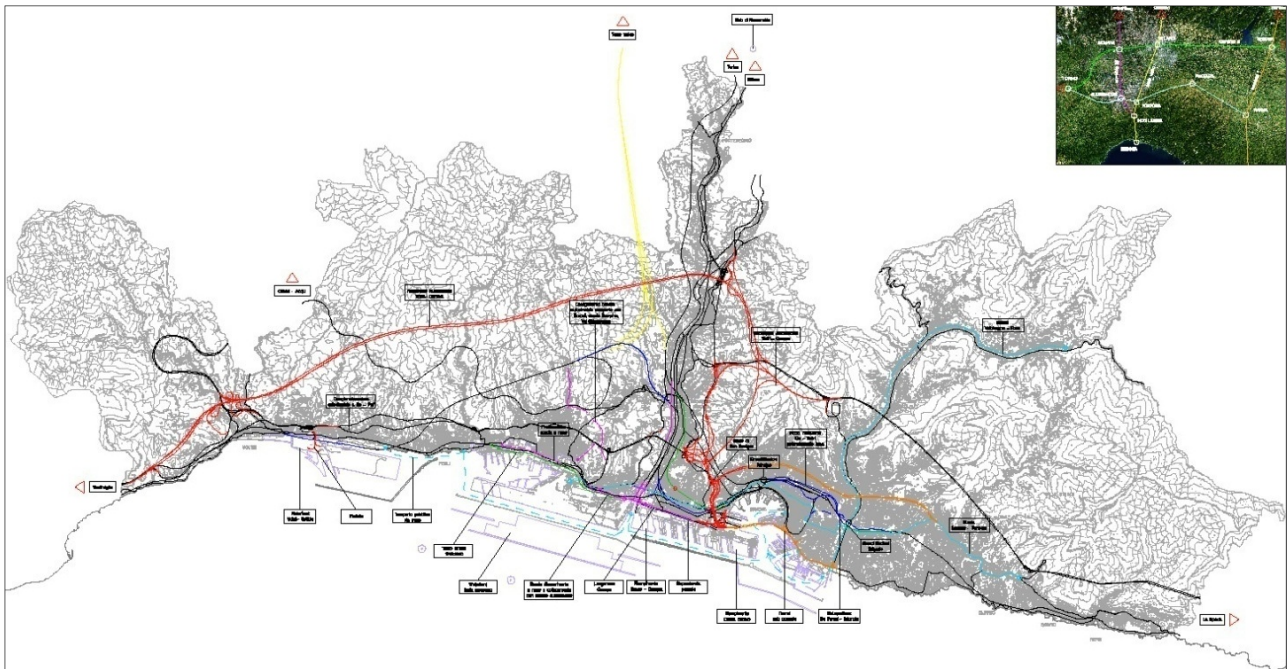
- Realizzazione nuove fermate;
- Metropolitana, tratta Principe Brignole;
- Bus vie Levante/Ponente e Val Bisagno;
- Impianto di risalita degli Erzelli;

**d) Sviluppo del trasporto pubblico via mare**

- Servizio Navebus;
- Sviluppo dell'attività portuali e retro portuali;
- Progetto Voltri (VP5bis);
- Riempimento Calata Bettolo;
- Riempimento Calata Ronco Canepa;
- Progetto retro-porto di Alessandria;
- Isola dell'aeroporto e conversione dell'attuale sedime;
- Porto Petroli;
- Progetto SITI.

---

<sup>2</sup> Da "Progetto Territorio Snodo- Rapporto Finale"



Intervento	Iter procedurale	Rilevanza territoriale	Accettabilità stakeholders	Sviluppo Economico	Obiettivi trasportistici	Punteggio
"Terzo Valico Dei Giovi" Linea AV/AC Milano - Genova	4	5	5	5	3	0,979
Nodo ferroviario di Genova	5	4	5	4	2	0,821
Progetto retro porto di Alessandria	4	5	5	3	2	0,784
Riempimento Calata Bettolo	5	3	5	3	2	0,692
Riempimento Calata Ronco Canepa	5	3	5	3	2	0,692
Progetto Grandi Stazioni - Principe - Brignole	5	4	5	3	1	0,681
Gronda autostradale di Ponente	2	4	2	5	2	0,632
Nodo di San Benigno	3	2	4	2	2	0,549
Isola dell'aeroporto e conversione dell'attuale sedime	1	4	1	4	2	0,537
Progetto Voltri (VP5 bis)	2	4	2	3	2	0,520
Realizzazione nuove fermate	3	2	3	2	2	0,497
Impianto di risalita degli Erzelli	1	2	4	2	2	0,490
Metropolitana	4	1	2	3	2	0,477
Progetto SITI	1	4	1	3	2	0,470
Busvie Levante/Ponente e Val Bisagno	2	2	5	2	1	0,481
Strada urbana di scorrimento	5	1	3	1	1	0,414
Accesso autostradale al porto di Voltri	4	3	2	2	1	0,413
Sviluppo trasporto pubblico via mare	3	1	4	1	1	0,411
Sopraelevata portuale	3	2	3	1	1	0,391
Porto Petroli	1	3	1	3	1	0,336
Tunnel subportuale	3	1	1	1	1	0,284

Fig. 11 – Priorità infrastrutturali programmate : corografia generale ed elenco da analisi multicriteriale

## 5.4 Progetti infrastrutturali in corso

### 5.4.1 Nodo ferroviario

L'intervento ha l'obiettivo di eliminare il collo di bottiglia rappresentato dal nodo ferroviario genovese, che oggi si presenta particolarmente congestionato per la commistione fra traffici passeggeri e merci, sia regionali che di lunga percorrenza.

Il nuovo nodo ferroviario permetterà l'aumento del numero di treni/giorno circolanti e andrà a servizio sia del traffico cittadino che di quello di lunga percorrenza, inoltre consentirà un vantaggio competitivo per le attività portuali, permettendo un rapido inoltro della merce verso i mercati dell'hinterland.

Il progetto di riqualificazione delle stazioni di Genova Brignole e Porta Principe va a completare il disegno complessivo del nodo ferroviario genovese. Gli interventi sul nodo ferroviario di Genova risultano inoltre indispensabili e complementari alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi.

I principali interventi infrastrutturali e tecnologici sul nodo (in parte già realizzati) secondo RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) prevedono:

- il potenziamento del collegamento ferroviario tra Genova Voltri e Genova Brignole;
- il potenziamento del sistema di Comando/Controllo del Nodo (intervento completato ed operativo);
- la realizzazione di una nuova Sottostazione elettrica a Mignanego;
- l'Officina Manutenzione Rotabili a Genova Terralba;
- lo spostamento a mare della tratta Voltri – Pegli;
- la connessione della tratta Voltri - Borzoli con linee esistenti;
- la connessione Genova Brignole-Terralba, con relativa stazione di testa sotto il muraglione di via Tripoli verso cui proseguiranno alcuni treni regionali negli orari di punta;
- la specializzazione a servizio metropolitano della linea dei Giovi;
- il riassetto e il potenziamento degli impianti di Principe, Brignole e Terralba;
- il quadruplicamento della linea Voltri-Genova Principe;
- il sestuplicamento tra Genova Piazza Principe e Genova Brignole;
- la realizzazione delle nuove fermate di Palmaro e Cornigliano Bombrini.

Al di fuori del progetto ma contestualmente ad esso, verranno realizzate le stazioni di Multedo, Cornigliano, Erzelli (Sestri Est), Teglia, mentre sono previste nuove stazioni a Sestri Ovest/Fincantieri, Campasso, Via dei Landi/Scassi. Il completamento di tutti gli interventi è previsto entro il 2016.

Completano il disegno urbano servito dal nodo gli interventi di trasformazione urbanistica che interesseranno gli ambiti di Sestri Ponente, Sampierdarena, Principe, Brignole, Terralba e Pra' (in fase di studio).

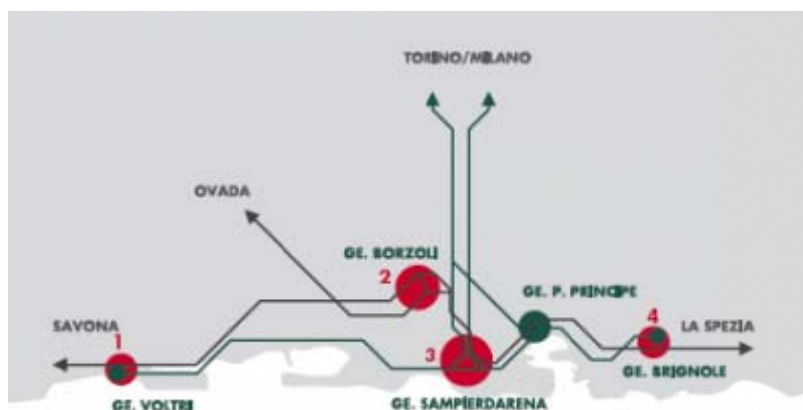


Fig. 12- Schema del nodo ferroviario

### 5.4.2 Terzo valico dei Giovi (Alta Velocità)

Il progetto ha lo scopo di garantire un miglioramento nel sistema dei trasporti sia a livello nazionale (fra Genova ed i mercati del Piemonte e della Lombardia) che a livello internazionale (collegandosi al progetto TEN-T Corridoio 24 Genova - Rotterdam), determinando vantaggi in termini di tempo, affidabilità e sicurezza.

L'opera favorirà l'integrazione fra porti e ferrovia tramite le interconnessioni della Bretella di Voltri; consentirà infatti la relazione diretta verso i porti di Voltri, Savona e Vado Ligure, e tramite il bivio Campasso verso il porto di Sampierdarena.

Con la realizzazione del Terzo Valico, oltre ad una maggiore accessibilità della città, si doterà il porto di Genova di una via di accesso privilegiata per il trasferimento delle merci verso l'area padana, il nord d'Italia e, all'interno della rete TEN-T, rappresenterà la principale via di collegamento fra il Mar Mediterraneo ed il nord Europa.

Per questo motivo risulta fondamentale l'aspetto di interfaccia con i trafori alpini (Loetschberg e Gottardo). Affinché la nuova infrastruttura sia funzionale allo sviluppo del porto di Genova dovrà essere conclusa entro 2020, data di apertura prevista del Gottardo, e se non sarà pronto il Terzo Valico si rischierà di "perdere" i mercati naturali del porto di Genova in quanto le merci potrebbero arrivare sempre più dai porti del nord Europa. Il tracciato si sviluppa per 53.9 chilometri, 38.9 dei quali in galleria. La nuova infrastruttura si integra con la linea storica connettendosi:

- a sud con il nodo di Genova (per assicurare il collegamento diretto con i bacini portuali e con la linea Savona-Ventimiglia);
- a nord, in direzione Torino/Novara/Sempione, sarà collegata alla linea Torino-Genova in prossimità di Novi Ligure e, in direzione Milano, alla linea Alessandria-Piacenza, in prossimità di Tortona.

Poiché la linea si sviluppa prevalentemente in galleria, per garantirne la sicurezza, il progetto prevede la realizzazione di due gallerie a semplice binario affiancate con collegamenti trasversali ogni 250 metri che consentono a ciascun tunnel di essere luogo sicuro per l'altro.

Tempi di percorrenza attuali

Genova - Milano: 91 min.

Genova-Torino:103min.

Tempi di percorrenza sulla nuova linea

Genova - Milano: 58 min.

Genova - Torino: 71 min.

#### Finanziamento

Il CIPE, con delibera del 6 marzo 2009 stabilisce la quota di finanziamento destinata alla costruzione del Terzo Valico dei Giovi in € 6100 Mil.

#### Stato di avanzamento

Attualmente sono stati affidati i lavori . Per le opere il periodo di costruzione previsto è di 6 anni.

#### Soggetti coinvolti

Comune di Genova, Ferrovie dello Stato, Regione Liguria, Provincia di Genova, Autorità Portuale di Genova, Grandi Stazioni SpA Ministeri Infrastrutture e Trasporti, Economia, Regioni Piemonte e Lombardia, Province di Alessandria e Pavia, Comuni di Genova ed Alessandria, Italferr, ed il Consorzio COCIV.

**Comuni interessati** Genova, Milano, Novi Ligure, Tortona, Alessandria e tutti i comuni presenti sul tracciato (indirettamente tutta l'Italia nord occidentale).

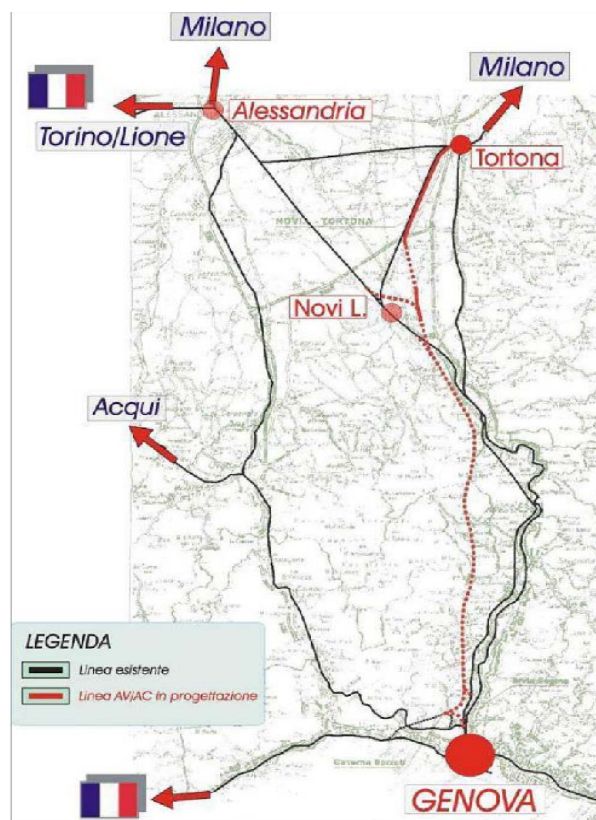


Fig. 13 - Il tracciato definitivo del terzo valico



### 5.4.3 La linea ferroviaria metropolitana

L'obiettivo dell'intervento è lo sviluppo del trasporto ferroviario a livello locale tale da permettere la separazione fra il trasporto regionale - urbano da quello merci e di lunga percorrenza.

Questi interventi, insieme ai progetti già approvati di Grandi Stazioni e del Nodo ferroviario, vanno a completare il disegno complessivo di servizio urbano espletato dal nodo ferroviario genovese.

Le opere in questione risultano complementari alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi.

L'intervento prevede la costruzione di nuove stazioni ferroviarie di rilevanza locale che favoriscano gli spostamenti cittadini attraverso il trasporto ferroviario. Le seguenti stazioni saranno realizzate al di fuori del progetto del Nodo ferroviario di Genova, ma contestualmente ad esso:

- Multedo,
- Cornigliano Bombrini,
- Sestri Ponente (dismissione dell'attuale stazione e costruzione, poche centinaia di metri verso levante, di una nuova stazione con interscambio con sistema di risalita degli Erzelli).
- Teglia.

Ulteriori stazioni potrebbero essere Sestri Ovest/Fincantieri e Campasso.

**Finanziamento:** in parte risorse derivanti dalla valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere

**Stato di attuazione:** La progettazione e la concertazione sono in corso.

**Soggetti coinvolti:** Comune di Genova, Regione Liguria, RFI

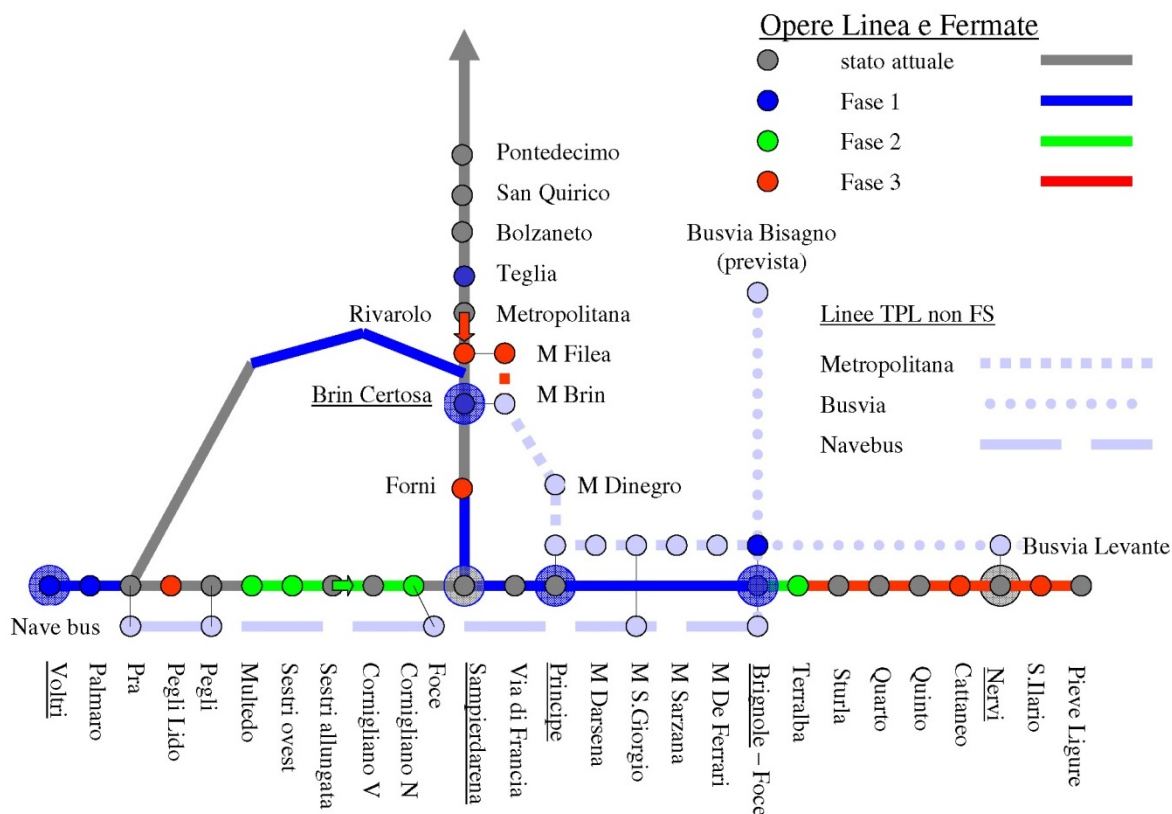


Fig.14 - La linea ferroviaria metropolitana

#### 5.4.4 Collegamento alla collina Erzelli

La domanda di trasporto indotta dalla riqualificazione dell'area degli Erzelli, stimata in più di 5.000 persone nell'ora di punta mattutina, ha portato ad una revisione dell'attuale offerta infrastrutturale privata e pubblica. In particolare il progetto prevede:

- la riorganizzazione dei collegamenti urbani attraverso l'attuale connessione della spianata con l'accesso autostradale (via Melen) ed il miglioramento della viabilità di quartiere esistente (via dell'Acciaio);
- la realizzazione di un collegamento di trasporto pubblico verticale in sede propria, interconnesso con gli altri sistemi di trasporto pubblico, fra il piano stradale dell'Aurelia e il nuovo insediamento. La capacità oraria del nuovo sistema deve essere dell'ordine dei 2000 posti offerti. (considerando 1500 spostamenti/ora con il mezzo pubblico e un coefficiente di riempimento medio del 70% in punta).
- la progettazione di "ingressi pedonali" all'Area, anche attraverso la valorizzazione e la salvaguardia di aree verdi residue, poste ai margini dell'Area stessa.

E' previsto inoltre che la riorganizzazione dell'offerta di trasporto nell'area debba essere inserita e integrata con gli interventi di viabilità nel medio lungo periodo già in progetto quali:

- il prolungamento di Lungomare Canepa che potenzierà gli scambi ponente/levante scaricando l'asse di Via Siffredi dai flussi di attraversamento dell'area;
- la realizzazione di un parcheggio di interscambio a servizio del nuovo sistema di trasporto pubblico che si verrà a creare con il collegamento del sistema ferroviario, del trasporto su gomma e dell'impianto di risalita verso la collina degli Erzelli.

La realizzazione del sistema di risalita, che dovrebbe collegare il parco scientifico tecnologico alla stazione ferroviaria e al parcheggio di interscambio, dovrebbe avvenire in due fasi:

- la prima, a servizio dei collegamenti di tipo metropolitani che prevede la realizzazione di un sistema funicolare in galleria sul lato orientale della collina, senza fermate intermedie;
- la seconda, per servire una domanda di carattere più locale, con esigenze "urbane", prevede la creazione di un sistema di risalita sul lato occidentale della collina con una fermata intermedia per le zone residenziali di via Calda e via Sant'Elia.

L'impianto di risalita degli Erzelli è stato oggetto di un particolare approfondimento nell'ambito del focus group dedicato alla rete ferroviaria e metropolitana svolto in fase di redazione del Progetto Territorio Snodo, che si riporta di seguito.

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

*Per quanto riguarda gli aspetti di raccordo fra impianto di risalita degli Erzelli e le linee ferroviarie della direttrice costiera, le Ferrovie dello Stato hanno sottolineato la mancata efficacia trasportistica di un'eventuale realizzazione di una fermata ferroviaria ai piedi della collina degli Erzelli, sottolineando come lo spostamento ad Est di circa 200 metri dell'attuale stazione di Sestri Ponente possa costituire una risposta più adeguata dal punto di vista ferroviario. In particolare questo collegamento diretto fra Sestri Ponente e la zona centrale degli Erzelli risulta funzionale sia alle esigenze dei numerosi pendolari che fanno uso del trasporto pubblico sia nel favorire le relazioni sociali, culturali ed economiche tra l'abitato di Sestri e gli Erzelli e quindi nel rispondere alle necessità degli abitanti di Sestri e degli Erzelli (sede di lavoro di 12.500 addetti e studenti e di 2.500 residenti, nello scenario progettuale condiviso all'interno dell'Accordo di Programma del 4 aprile 2007 fra Comune di Genova, Regione Liguria e la società Genova High Tech).*

*L'ipotesi, sostenuta dal soggetto promotore dello sviluppo urbanistico degli Erzelli e da Regione Liguria, di una nuova fermata ferroviaria ai piedi degli Erzelli da cui far partire direttamente l'impianto di risalita verso le aree residenziali*

previste sulla collina degli Erzelli risulta più funzionale agli automobilisti che volessero accedere agli Erzelli attraverso l'impianto di risalita, grazie alla possibilità di poter realizzare un ampio parcheggio di interscambio. Il collegamento risulta invece non funzionale rispetto alle necessità dei pendolari, quota di domanda prevalente, e nel favorire le relazioni tra Sestri e gli Erzelli."

Punto nodale del nuovo sistema di trasporto che si verrebbe a creare rimane il collegamento con la stazione ferroviaria e il parcheggio di interscambio, da cui un sistema orizzontale dovrebbe collegare la nuova offerta con l'aeroporto. Per il collegamento verticale con l'area delle Erzelli è stato redatto recentemente il progetto preliminare, illustrato nella figura seguente.

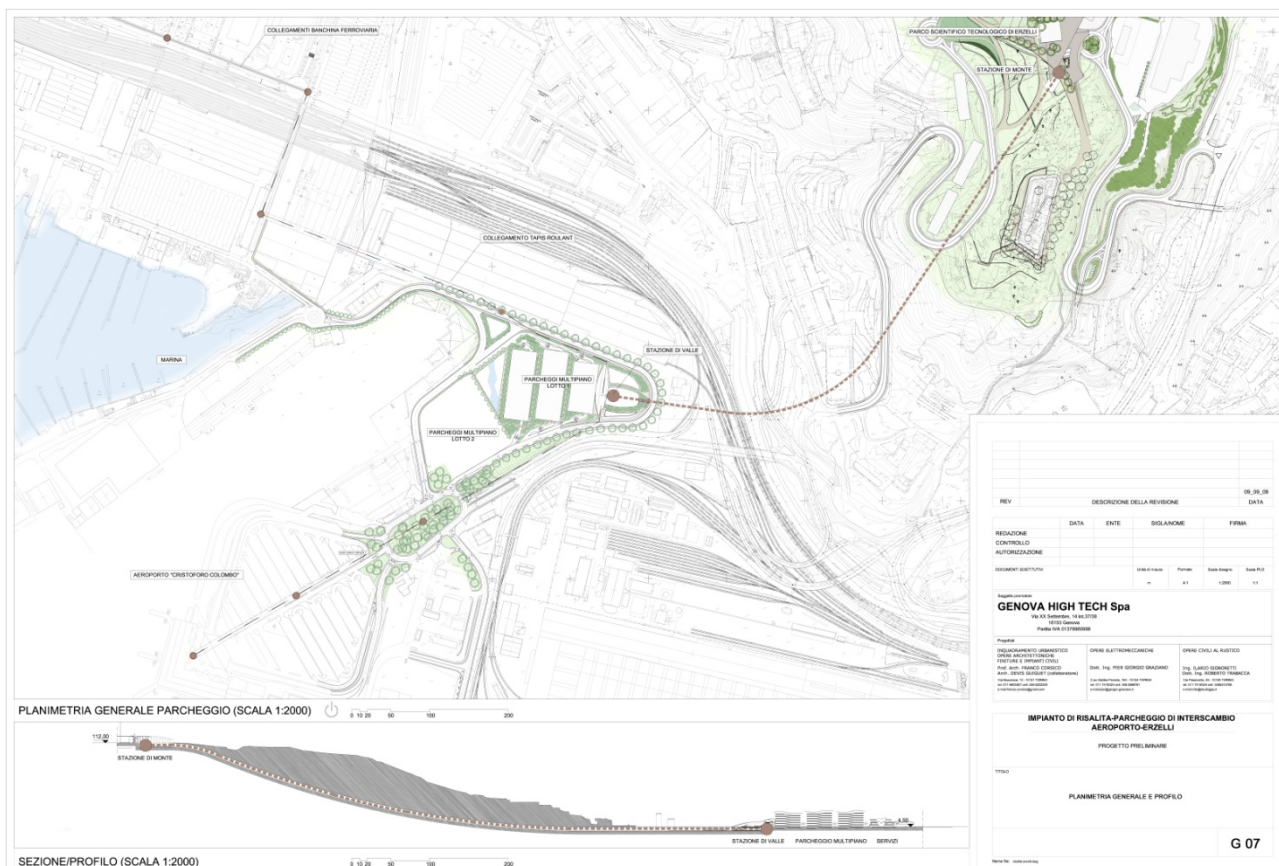
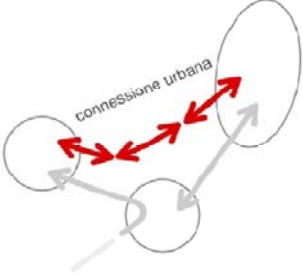
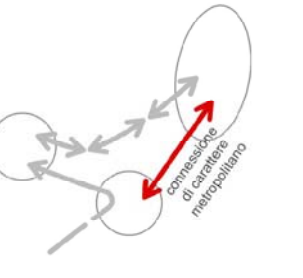


Fig.15 - Il progetto preliminare della Funivia degli Erzelli (2010)

Schema di collegamento trasportistico verso la collina Erzelli: pro e contro delle soluzioni ipotizzate						
<p><b>Tipo di collegamento</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento tramite impianto in sede fissa e riservata, parzialmente in galleria, tipo funicolare o cremagliera. Lunghezza impianto circa 1.200 metri.</li> <li>• Stazione di valle localizzata in corrispondenza della stazione ferroviaria di Sestri Ponente, con eventuale possibilità di utilizzare il primo marciapiede ferroviario (lato via Aurelia).</li> <li>• Stazione di monte localizzata in prossimità della facoltà di ingegneria (lato Ovest intervento Erzelli). Possibilità di realizzare una fermata intermedia in corrispondenza del comparto residenziale di via Calda.</li> </ul> <p>Il collegamento risulta funzionale sia alle esigenze dei numerosi pendolari che fanno uso del trasporto pubblico sia nel favorire le relazioni sociali, culturali ed economiche tra l'abitato di Sestri e gli Erzelli e quindi nel rispondere alle necessità degli abitanti di Sestri e degli Erzelli</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="496 683 954 712">PRO- Fattori favorevoli</th> <th data-bbox="954 683 1418 712">CONTRO - Fattori contrari</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="496 712 954 1131"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Buona integrazione con la rete ferroviaria metropolitana.</li> <li>• Buona accessibilità pedonale.</li> <li>• Possibilità di servire il comparto residenziale di via Calda.</li> <li>• Contesto urbano "favorevole".</li> <li>• Opportunità per futuri sviluppi urbani.</li> <li>• Ridotti tempi di viaggio per la quota di domanda prevalente (pendolare su trasporto pubblico) e maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale.</li> <li>• Coerenza con il PUM e il progetto sviluppato da Renzo Piano.</li> </ul> </td> <td data-bbox="954 712 1418 1131"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di sviluppare una progettazione integrata con le trasformazioni delle aree attraversate.</li> <li>• Impatto rilevante con l'edificato esistente .</li> <li>• Cesura del territorio.</li> <li>• Impatto visivo.</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	PRO- Fattori favorevoli	CONTRO - Fattori contrari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buona integrazione con la rete ferroviaria metropolitana.</li> <li>• Buona accessibilità pedonale.</li> <li>• Possibilità di servire il comparto residenziale di via Calda.</li> <li>• Contesto urbano "favorevole".</li> <li>• Opportunità per futuri sviluppi urbani.</li> <li>• Ridotti tempi di viaggio per la quota di domanda prevalente (pendolare su trasporto pubblico) e maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale.</li> <li>• Coerenza con il PUM e il progetto sviluppato da Renzo Piano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di sviluppare una progettazione integrata con le trasformazioni delle aree attraversate.</li> <li>• Impatto rilevante con l'edificato esistente .</li> <li>• Cesura del territorio.</li> <li>• Impatto visivo.</li> </ul>
PRO- Fattori favorevoli	CONTRO - Fattori contrari					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buona integrazione con la rete ferroviaria metropolitana.</li> <li>• Buona accessibilità pedonale.</li> <li>• Possibilità di servire il comparto residenziale di via Calda.</li> <li>• Contesto urbano "favorevole".</li> <li>• Opportunità per futuri sviluppi urbani.</li> <li>• Ridotti tempi di viaggio per la quota di domanda prevalente (pendolare su trasporto pubblico) e maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale.</li> <li>• Coerenza con il PUM e il progetto sviluppato da Renzo Piano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di sviluppare una progettazione integrata con le trasformazioni delle aree attraversate.</li> <li>• Impatto rilevante con l'edificato esistente .</li> <li>• Cesura del territorio.</li> <li>• Impatto visivo.</li> </ul>					
<p><b>Tipo di collegamento</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento tramite impianto funicolare in sede fissa e riservata, completamente in galleria. Lunghezza impianto circa 1.100 metri</li> <li>• Stazione di valle localizzata in prossimità del viadotto per l'aeroporto dove si prevede la realizzazione di un parcheggio. E' prevista la connessione alla stazione di Sestri tramite un percorso pedonale attrezzato con tappeti mobili della lunghezza di 400 metri circa.</li> <li>• Stazione di monte localizzata ai piedi dello sviluppo degli Erzelli a circa 400 metri dai maggiori attrattori di traffico (ingegneria, Ericsson).</li> </ul> <p>Il collegamento risulta funzionale agli automobilisti che volessero accedere agli Erzelli attraverso l'impianto di risalita. Il collegamento risulta invece non funzionale rispetto alle necessità dei pendolari, quota di domanda prevalente, e nel favorire le relazioni tra Sestri e gli Erzelli.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="496 1496 954 1525">PRO - Fattori favorevoli</th> <th data-bbox="954 1496 1418 1525">CONTRO - Fattori contrari</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="496 1525 954 2031"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza di impatti con l'edificato esistente.</li> <li>• Assenza di interferenze con il sistema viario e ferroviario esistente.</li> <li>• Presenza del parcheggio di interscambio a valle.</li> <li>• Assenza di impatto visivo</li> </ul> </td> <td data-bbox="954 1525 1418 2031"> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediocre integrazione con la rete ferroviaria metropolitana.</li> <li>• Elevati tempi di viaggio per il collegamento Sestri (stazione).</li> <li>• Ingegneria e basso livello di servizio per i pendolari .</li> <li>• Scarsa accessibilità pedonale ed elevata distanza tra la stazione di monte e i maggiori attrattori di traffico ingegneria, Ericsson).</li> <li>• Assenza di relazioni con l'abitato di Sestri.</li> <li>• Elevati costi di realizzazione dovuti allo sviluppo interamente in galleria.</li> <li>• Possibili interferenze con il sistema viario e ferroviario (distrik park) previsto nel progetto sviluppato da Renzo Piano.</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	PRO - Fattori favorevoli	CONTRO - Fattori contrari	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza di impatti con l'edificato esistente.</li> <li>• Assenza di interferenze con il sistema viario e ferroviario esistente.</li> <li>• Presenza del parcheggio di interscambio a valle.</li> <li>• Assenza di impatto visivo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediocre integrazione con la rete ferroviaria metropolitana.</li> <li>• Elevati tempi di viaggio per il collegamento Sestri (stazione).</li> <li>• Ingegneria e basso livello di servizio per i pendolari .</li> <li>• Scarsa accessibilità pedonale ed elevata distanza tra la stazione di monte e i maggiori attrattori di traffico ingegneria, Ericsson).</li> <li>• Assenza di relazioni con l'abitato di Sestri.</li> <li>• Elevati costi di realizzazione dovuti allo sviluppo interamente in galleria.</li> <li>• Possibili interferenze con il sistema viario e ferroviario (distrik park) previsto nel progetto sviluppato da Renzo Piano.</li> </ul>
PRO - Fattori favorevoli	CONTRO - Fattori contrari					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza di impatti con l'edificato esistente.</li> <li>• Assenza di interferenze con il sistema viario e ferroviario esistente.</li> <li>• Presenza del parcheggio di interscambio a valle.</li> <li>• Assenza di impatto visivo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediocre integrazione con la rete ferroviaria metropolitana.</li> <li>• Elevati tempi di viaggio per il collegamento Sestri (stazione).</li> <li>• Ingegneria e basso livello di servizio per i pendolari .</li> <li>• Scarsa accessibilità pedonale ed elevata distanza tra la stazione di monte e i maggiori attrattori di traffico ingegneria, Ericsson).</li> <li>• Assenza di relazioni con l'abitato di Sestri.</li> <li>• Elevati costi di realizzazione dovuti allo sviluppo interamente in galleria.</li> <li>• Possibili interferenze con il sistema viario e ferroviario (distrik park) previsto nel progetto sviluppato da Renzo Piano.</li> </ul>					

#### 5.4.5 Gronda Autostradale

Con la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa all'inizio del 2010, si è avviato il progetto per la realizzazione del nodo stradale ed autostradale di Genova, con il quale Autostrade per l'Italia S.p.A. si impegna a dar seguito alla soluzione presentata a conclusione del dibattito pubblico sulla Gronda autostradale di Ponente, scelta fra le 5 opzioni presentate.

L'intervento si configura come un'opera di grande per lo sviluppo della città, e costituisce ormai da molti anni uno degli elementi centrali della pianificazione del territorio a vari livelli, regionale, provinciale e comunale, tanto da determinarne l'inserimento come priorità di intervento nel primo programma delle opere strategiche della cd. "legge obiettivo".

La realizzazione della nuova autostrada consentirà il declassamento della autostrada attuale come strada di scorrimento urbana, in grado di alleggerire la rete stradale urbana dal traffico di attraversamento locale.

Dal punto di vista trasportistico l'intervento previsto garantisce un'adeguata capacità di sottrazione del traffico da parte della Gronda autostradale, in relazione anche alla inibizione del traffico pesante previsto nel tratto di A10 compresa.

E' stimato che oltre il 50% dei veicoli equivalenti su A10 viene trasferito sulla Gronda; circa il 60% nel caso della tratta Voltri-Pegli.



Fig.16 - Gronda autostradale: la soluzione progettuale finale

#### 5.4.6 Strada urbana di scorrimento a mare

Scopo del progetto è il potenziamento infrastrutturale del traffico di scorrimento a media percorrenza, il decongestionamento della viabilità urbana adiacente (Aurelia) e la riduzione nella zona dell'inquinamento acustico e atmosferico. L'intervento nel suo complesso è costituito da un insieme di infrastrutture ed opere stradali e ferroviarie strettamente interrelate fra loro e concentrate in una ristretta fascia di territorio che interessa l'ambito costiero del ponente genovese, nel tratto compreso fra le foci del torrente Polcevera e Varenna.

In particolare le opere interessano la sottile fascia che separa gli abitati di Cornigliano, Sestri Ponente e Multedo dalle installazioni portuali, aeroportuali ed industriali insediate a mare delle stesse.

Il primo lotto di intervento riguarda la costruzione della strada urbana di scorrimento da Lungomare Canepa a Piazza Savio, i raccordi con la viabilità ANAS in sponda sinistra del torrente Polcevera e le opere civili propedeutiche alla realizzazione del terzo binario linea ferroviaria Genova-Ventimiglia.

#### Descrizione dell'intervento

L'intervento consiste nella realizzazione di una strada urbana di scorrimento, di circa 1,7 Km, costituita da un asse principale che prende avvio, a levante, dal Lungomare Canepa, oltrepassa il torrente Polcevera e, percorrendo le aree ex Ilva tornate alla disponibilità pubblica, si ricongiunge, a ponente, alla viabilità urbana in prossimità di piazza Savio, sottopassando il rilevato ferroviario esistente. Nell'appalto sono compresi gli adeguamenti delle linee ferroviarie a servizio del porto, localizzate in sponda sinistra Polcevera.

La strada di scorrimento collegherà il varco portuale di San Benigno attraverso Lungomare Canepa e le sue diramazioni con le aree di Cornigliano, dove sarà realizzato un nuovo varco portuale.

La tratta tra Lungomare Canepa e l'aeroporto è compresa nel tracciato della "Nuova Aurelia".

**Finanziamento:** Il costo stimato è pari a 53,02 milioni di euro, con risorse assegnate pari a 19,08 milioni, per un fabbisogno residuo di 33,94 milioni.

#### Stato di attuazione

Il progetto preliminare è stato predisposto dal Comune di Genova nel 2003 e successivamente modificato dalla Società Sviluppo Genova (giugno 2003), con la collaborazione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, su incarico di ANAS S.p.a.

La progettazione definitiva, a cura di Società Per Cornigliano e di Sviluppo Genova, è stata approvata nel febbraio 2008.

La società Sviluppo Genova ha pubblicato, in data 8 ottobre 2008, il bando per la progettazione esecutiva ed esecuzione lavori per la strada urbana di scorrimento da Lungomare Canepa a Piazza Savio, raccordi con la viabilità ANAS. In sponda sinistra del torrente Polcevera e opere civili propedeutiche alla realizzazione del terzo binario linea ferroviaria Genova –Ventimiglia. La durata prevista dei lavori è di circa 3 anni.

In data 4 marzo 2009 è stata aggiudicata la gara di appalto integrato. L'impresa appaltatrice dovrà redigere il progetto esecutivo e la data prevista di partenza dei lavori è settembre 2009, quella di conclusione settembre 2012.

**Soggetti coinvolti:** Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Regione Liguria, Sviluppo Genova, ANAS, Società per Cornigliano (SPC).

**Comuni interessati:** Genova

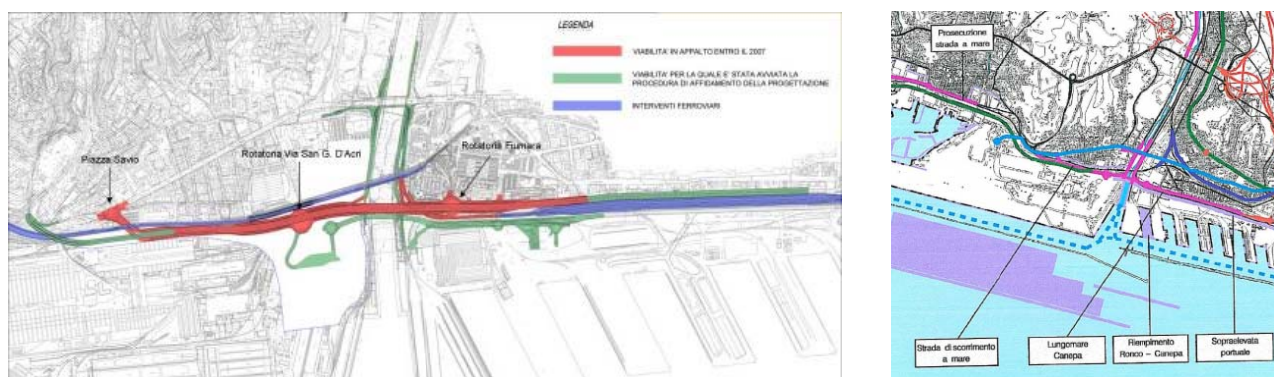


Fig.17 - Il tratto di strada a mare appaltato

## 6. ANALISI TRASPORTISTICA

Per l'analisi trasportistica si sono utilizzate le analisi dei flussi poste alla base del Piano Urbano della Mobilità, e del progetto della gronda autostradale.

Per gli scenari futuri, i flussi attesi sono stati integrati con i flussi previsti da e verso l'aeroporto e i principali poli di attrazione futuri, in particolare derivanti dall'intervento di riqualificazione della collina degli Erzelli, considerati non solo per quanto attiene l'offerta infrastrutturale necessaria, ma anche per la valutazione della domanda sugli scenari di medio lungo periodo. Infatti le valutazioni delle alternative di piano sono state condotte utilizzando una matrice origine/destinazione proiettata al 2020 la cui stima è stata effettuata considerando:

- il trend demografico;
- i grandi progetti strutturali urbani fra cui anche il progetto Leonardo che interessa la collina degli Erzelli per il quale è stata stimata circa 5.300 spostamenti in origine e circa 900 in destinazione.

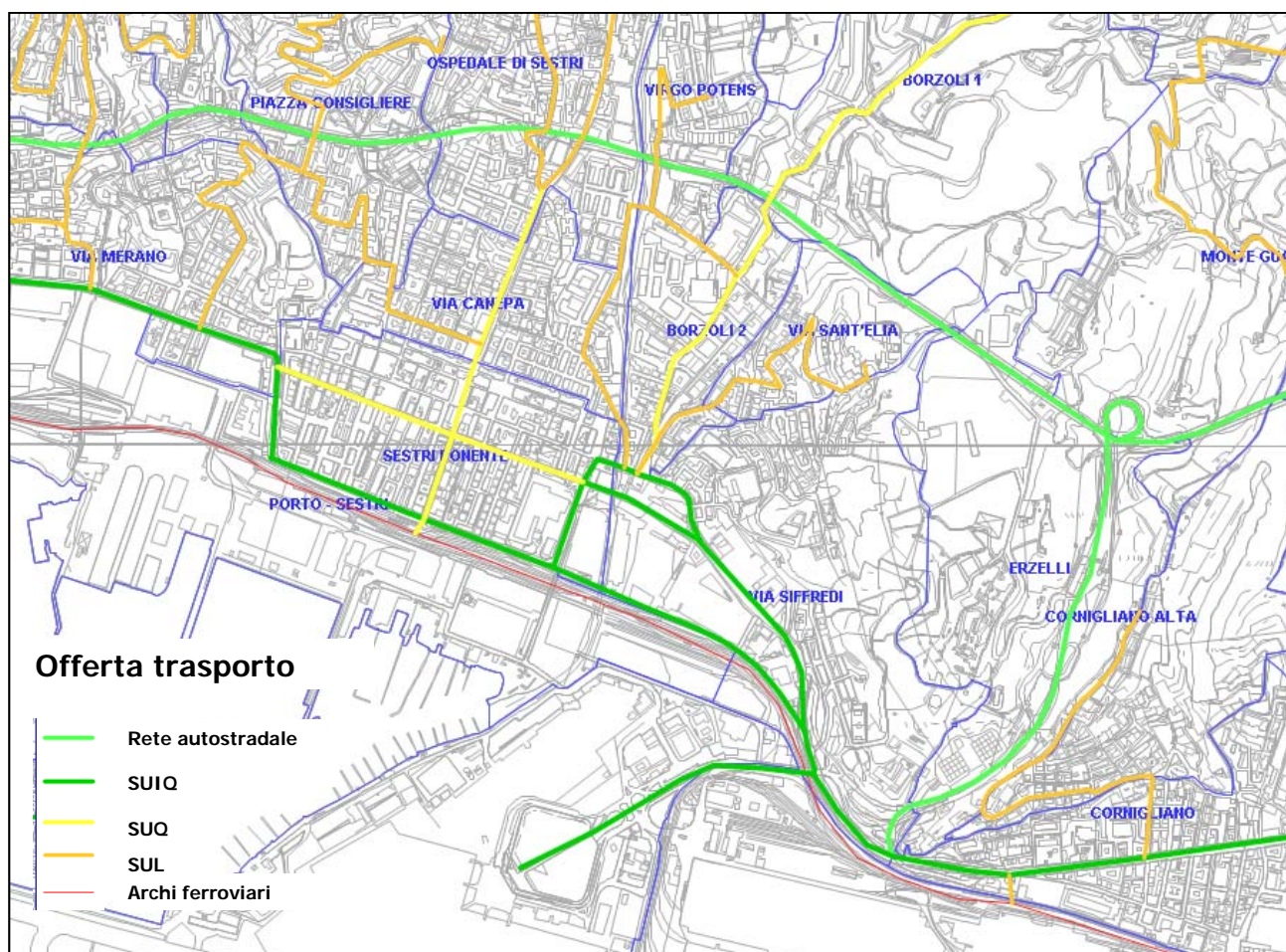


Figura 18 - Schema dell'offerta infrastrutturale attuale

La tabella 6.1 seguente riporta una stima degli spostamenti originati e destinati con il mezzo privato nelle zone limitrofe all'area di interesse nell'ora di punta della mattina (7.30 – 8.30).

La tabella 6.2 seguente riporta la somma dei veicoli (auto, motoveicoli e veicoli commerciali leggeri) registrati nell'ora di punta del mattino (7.30 – 8.30) e fornisce indicazioni sul livello di congestione relativo nelle sezioni stradali riportate in figura. Come si evince dalla tabella i flussi generati attualmente dall'aeroporto risultano veramente modesti, in confronto

a quelli originati e attratti dai principali insediamenti urbani residenziali (come Sestri Ponente) ed industriali (come Campi).

A tali dati, nello scenario di medio e lungo periodo, andrebbero aggiunti i flussi complessivi generati:

- dall'insediamento degli Erzelli, stimati in oltre 6.000 persone nella fascia di punta del mattino, di cui 5300 sarebbero in destinazione nell'area, con una ripartizione modale in linea con quella attuale genovese e che indica un ampio utilizzo del mezzo pubblico (il 46% in destinazione).
- Dall'aumento del traffico aeroportuale, stimati al 2025 in circa 700 persone nell'ora di picco.

E' evidente che i nuovi insediamenti previsti e in misura molto minore l'aumento del traffico passeggeri dell'aeroporto, vanno ad impattare sulla domanda di trasporto dell'area e comportano pertanto la necessità di rivedere l'offerta infrastrutturale pubblica e privata.

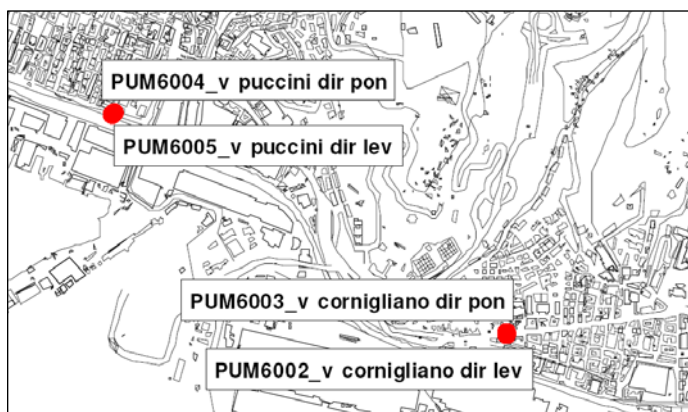
Infatti la mobilità lungo l'asse viabilistico principale a valle dell'insediamento raggiunge già oggi livelli di congestione che nell'ora di punta risultano prossimi al 100 %.

ZONA	ORIGINATI	DESTINATI
Aeroporto	0	204
Porto-Sestri	0	225
Sestri Ponente	759	2609
Via Canepa	417	265
Ospedale di Sestri	837	323
Piazza Consigliere	581	71
Via Siffredi	391	540
Borzoli sud	412	89
Via sant'Elia	264	12
Borzoli Ovest	31	132
Porto-Cornigliano	3	607
Cornigliano	643	952
Cornigliano alta	214	47
Erzelli	24	236
Coronata	278	360
Campi	279	1687
<b>Totale</b>	<b>5133</b>	<b>8360</b>

Tabella 6.1 - spostamenti originati e destinati con il mezzo privato

	VEICOLI/ORA	SATURAZIONE
V. Cornigliano dir ponente	2325	95%
V. Cornigliano dir levante	3073	96%
V. Puccini dir ponente	1174	45%
V. Puccini dir levante	1575	93%

Tabella 6.2 - Veicoli nell'ora di picco sull'Aurelia



Dal punto di vista trasportistico sarà quindi di fondamentale importanza la realizzazione del sistema di infrastrutture di collegamento e trasporto programmate, illustrate in precedenza, in grado di offrire la sufficiente capacità al sistema di accessibilità della zona, quali in particolare:

- Nel breve periodo: il completamento della strada a mare, con effetti di decongestionamento della viabilità urbana adiacente (Aurelia), dal traffico di attraversamento locale;
- Nel medio periodo: la realizzazione della metropolitana urbana con fermata in aeroporto e il collegamento funicolare con il polo tecnologico Erzelli, che potrà modificare la ripartizione modale di accesso all'area a favore di un maggior uso del mezzo di trasporto pubblico su ferro;
- Nel lungo periodo: la realizzazione della Gronda autostradale ed il conseguente declassamento dell'attuale autostrada A10 in strada di scorrimento urbana, per gli attraversamenti di media percorrenza.



In particolare il previsto intervento di realizzazione della Gronda autostradale garantirà lo spostamento del traffico di attraversamento su gomma della A10, e ne consentirà la trasformazione, indirizzandola verso un processo di declassamento in strada di scorrimento e conseguentemente, sarà possibile l'allontanamento del traffico merci dalla viabilità urbana.

E' stimato infatti che oltre il 50% dei veicoli equivalenti su A10 verrà trasferito sulla Gronda Autostradale; percentuale che sale al 60% sulla tratta Voltri-Pegli.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE CON INIBIZIONE PESANTI SU A10 - MATRICE 2025 TASSI RIDOTTI					
TRATTA	[GENOVA VOLTRI - GENOVA PEGLI] / [GRONDA]			[GENOVA PEGLI - GENOVA AEROPORTO] / [GRONDA]	
DIREZIONE	BIDIREZIONALE			BIDIREZIONALE	
LEGGERI	62%	/	38%	71%	29%
PESANTI	0%	/	100%	0%	100%
EQUIVALENTI	40%	/	60%	49%	51%

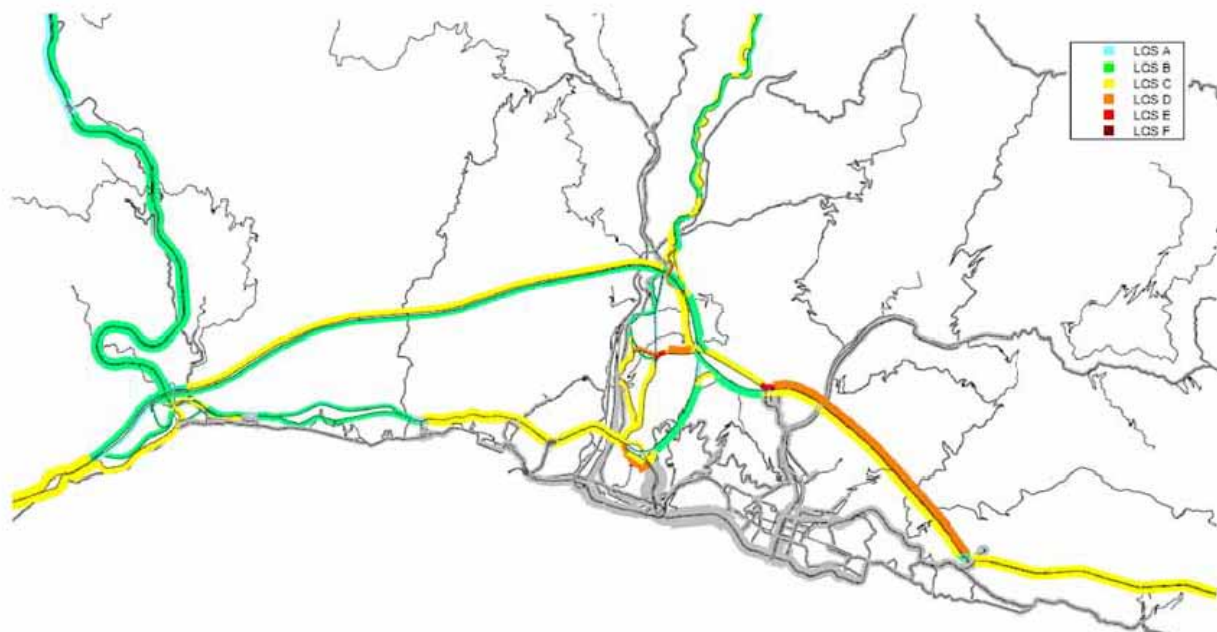


Fig. 19 – Livelli di servizio sulla rete autostradale a seguito della realizzazione della Gronda autostradale

Il potenziamento del sistema autostradale e lo spostamento dall'attuale A10 di circa 36.000 veicoli equivalenti/giorno sulla Gronda garantirà nell'ora di punta una sostanziale uniformità per tutti gli archi della rete autostradale con livelli di servizio ottimale (LOS B e LOS C) sull'attuale A10, sulla Gronda, sulla A7 ed A12.

Tale potenziamento della rete stradale di scorrimento e la conseguente redistribuzione del traffico sarà pertanto in grado di decongestionare in maniera rilevante il sistema stradale urbano, soprattutto in direzione est-ovest e di garantire in particolare un'adeguata capacità ai flussi di accesso da e per l'aeroporto.

## 7. STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO



Fig. 20 – Planimetria dell'aeroporto

### 7.1 Infrastrutture airside

#### 7.1.1 Piste e Aree di Sicurezza

L'Aeroporto di Genova dispone di una pista di volo con identificativo 11-29 realizzata in conglomerato bituminoso lunga 2915m e larga 45m, orientata in direzione pressoché Est-Ovest.

Il piazzale di sosta aeromobili si trova a Nord della pista, circondato in senso antiorario da Sud-Est a Nord dall'Apron a forma di "L".

La soglia della pista 29 è decalata di 161m con una piazzola per backtrack in quanto tale testata non è direttamente raggiungibile tramite taxiway.

La pista 29 è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I.

L'attuale strip di pista si estende fino a 105 metri dall'asse pista per tutto il lato mare (la parte rimanente ricade in acqua) contro i 150 metri regolamentari.

Dal punto di vista operativo si segnala l'interferenza tra le rotte navali in manovra nel porto e quelle aeree di decollo e atterraggio.

Alcune navi, infatti, per l'altezza delle loro sovrastrutture sull'acqua vengono a costituire ostacolo mobile alla navigazione aerea, così come indicato nelle carte ostacolo tipo A e B e la loro movimentazione è soggetta a coordinamento tra l'autorità portuale e la torre di controllo. Questa dipendenza dei movimenti può creare problemi in condizioni di traffico intenso soprattutto per i lunghi tempi di manovra che caratterizzano il traffico navale.

#### 7.1.2 Piazzale Aeromobili

L'Apron ha forma irregolare, si sviluppa su una superficie di circa 200.000 mq ed è suddiviso in quattro zone con differenti valori di portanza. Le piazzole in tutto sono 32, di cui sei possono ospitare wide-body e cinque possono essere servite da loading-bridge. La maggior parte delle manovre è prevista in self.

Vi sono inoltre tre piazzole per elicotteri utilizzate da Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza.

#### 7.1.3 Vie di Rullaggio

Il sistema di rullaggio è composto da una taxiway A parallela alla pista di volo che connette l'Apron alla testata 11 a Nord. La testata 29 non essendo raggiungibile direttamente da taxiway è dotata di una piazzola per backtrack.

Dalla taxiway A si diramano cinque taxiway che portano in pista, quella di testata, la B, è dotata di un bypass. Infine è presente una taxiway G che connette direttamente il piazzale con la zona di toccata di pista 29.

Il piazzale di manovra e di sosta degli aeromobili in linea generale risulta adeguato per capacità e funzionalità e dispone di buoni margini di miglioramento grazie allo spazio disponibile

## 7.2 Infrastrutture landside

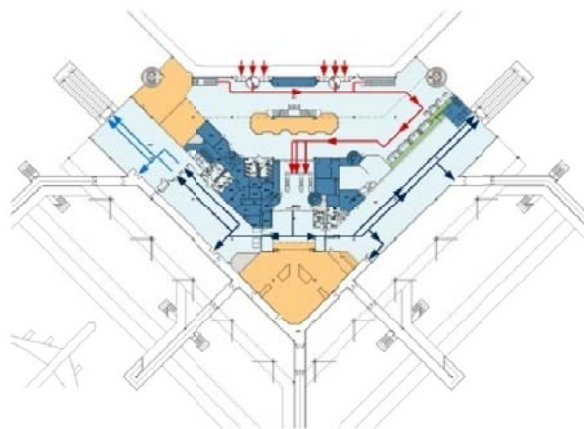
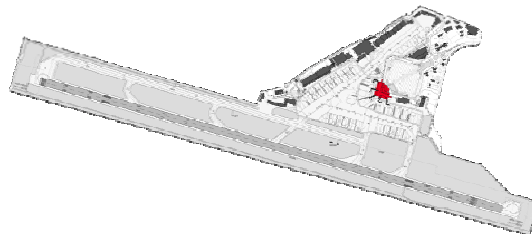
### 7.2.1 Terminal Passeggeri

L'aerostazione passeggeri ha una superficie complessiva di circa 14.500 mq ed è organizzata su tre livelli. Due dei tre livelli sono dedicati alla movimentazione del traffico passeggeri in arrivo e in partenza

L'area partenze, situata al piano primo, ha una superficie totale lorda di 4.650 mq suddivisa in sale imbarco (nazionale, internazionale ed extra Schengen), biglietteria, aree check-in, sale vip, area dedicata agli enti di stato e agli uffici, aree commerciali e quelle dedicate al controllo sicurezza passaporti.

L'area arrivi, al piano terra, si estende per circa 6.300 mq dedicati alla hall arrivi, alla riconsegna e allo smaltimento bagagli, ai controlli di sicurezza ma anche ad aree per attività commerciali e per il pronto soccorso.

Il terzo livello (1.600 mq), è dedicato in parte al servizio di ristorante-bar e in parte ad uffici della società di gestione dell'aeroporto.



Area passeggeri	mq presenti	6430
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq presenti	1450
Bhs, trattamento bagagli	mq presenti	825
Uffici soc. gestione, aree non operative	mq presenti	2930
Spazi tecnici, impianti	mq presenti	920

Fig. 21 - Il terminal passeggeri per zone funzionali

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 51,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 11,5%.

La dotazione di superficie lorda del terminal per passeggero nell'ora di picco risulta pari a 20,9 mq, pari alla media nazionale.

Nonostante ciò il terminal attuale, per disposizione e forma geometrica e per sottodimensionamento di alcuni sottosistemi operativi, non risulta in grado di garantire una capacità adeguata ai crescenti flussi di traffico.

Infatti la tipologia di traffico dello scalo, soprattutto per quanto riguarda il traffico charter e quello crocieristico, determinano valori di traffico concentrati in brevi periodi di tempo, che già oggi generano fenomeni di saturazione dei principali sottosistemi di processo dell'aerostazione, che possono generare ritardi o abbassamento dei livelli di servizio. In particolare risultano oggi problematici:

- L'ubicazione e la disposizione dei varchi per il controllo sicurezza;
- L'area accettazione e il numero dei banchi check-in;
- L'ampiezza della sale di imbarco;
- La scarsità di spazi a supporto delle attività commerciali e a servizio al passeggero.

Tali problematiche saranno però risolte attraverso l'ampliamento dell'aerostazione di cui si è appena conclusa la progettazione definitiva.

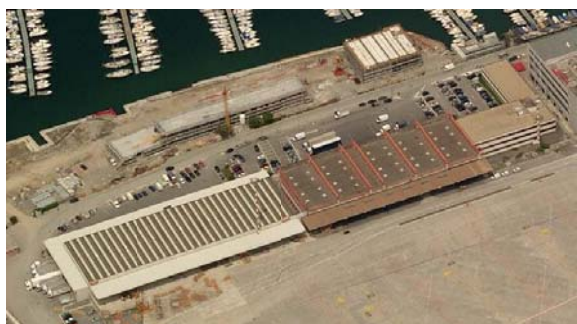
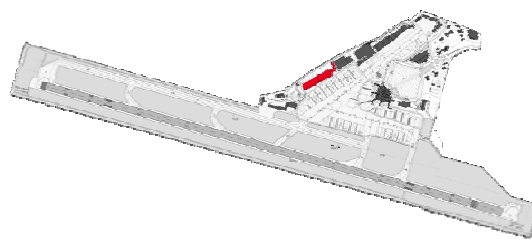
### 7.2.2 Aerostazione merci

L'aerostazione merci è ubicata lungo il margine occidentale del piazzale di sosta aeromobili.

È costituita da un edificio che comprende 3.150 mq di uffici e 2.700 mq di magazzino per la movimentazione di colli con un volume complessivo di 16.000 metri cubi.

Nel fabbricato sono presenti tutti i servizi necessari al trattamento delle merci con origini e destinazioni domestiche ed internazionali.

In adiacenza all'aerostazione merci è presente il fabbricato in concessione ai corrieri TNT con superficie pari a circa 3.000 mq.



### 7.2.3 Accessibilità e Sosta

Buona la situazione per quanto riguarda l'accessibilità veicolare. Infatti l'aeroporto è accessibile direttamente sia dall'autostrada Genova Ventimiglia, attraverso un casello dedicato, che dalla Strada Provinciale SP1, attraverso un'uscita diretta.

La viabilità (curb) che conduce al terminal arrivi e partenze invece presenta lunghezze piuttosto ridotte (circa 35 metri), tali da non consentire l'ottimale gestione dei flussi dei mezzi in arrivo, ed in particolare dei bus.

La dotazione per la sosta di auto nominalmente risulta adeguata ai traffici medi attuali (disponibili 700 posti auto), ma insufficiente nei periodi di picco. Recentemente sistemata un'area di parcheggio in remoto, con capacità di 120 posti auto.

Nonostante la vicinanza con la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia l'aeroporto non è dotato di stazione dedicata.

Il percorso stradale dalla stazione ferroviaria al terminal aeroportuale è lungo poco più di 2 km, ed attualmente l'aeroporto è collegato con il centro tramite un bus navetta che con cadenza oraria lo collega con la stazione ferroviaria di Cornigliano, con quella di Sampierdarena e con la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe.

### 7.3 Attrezzature complementari

L'area dell'aeroporto di Genova è connotata da un rilevante numero di edifici destinati ad attività complementari all'attività aeronautica, ma anche ad attività più legate a funzioni di carattere urbano.

La maggior parte di tali edifici è disposta a confine con l'area airside, lungo la via Pionieri ed Aviatori d'Italia, nel tratto antistante la darsena (vedi figura 21 ), dove sono situati i seguenti edifici principali, partendo da ovest e proseguendo in senso orario:

- Centrale elettrica luci pista, edificio in corso di demolizione (8);
- Caserma e rimessa automezzi dei Vigili del Fuoco (6);
- Base elicotteristi VVF, di recente realizzazione (7);
- Torre di Controllo (4);
- Palazzina radar e soccorso a mare (15);
- Aerostazione merci e fabbricato in concessione ai corrieri TNT (2);
- Centro meccanizzato Poste Italiane (17);
- Hangar Guardia di Finanza (12);
- Impianto Depurazione acque (26);
- Hangar in concessione (11);
- Aerostazione Aviazione Generale (3);
- Hangars Aeroclub (10);
- Sede Aeroclub (9);
- Rimessa pullman (25).

Nell'Area Nord-est del sedime invece sono situati gli accasermamenti degli Enti di Stato, di fronte all'Hotel Sheraton (18), ovvero della Guardia di Finanza (20); dell'Arma dei Carabinieri (21); della Direzione Centrale Aeroporti (23).

Tra tali edifici ed il confine aeroportuale nord vi è un'area occupata da un complesso di edifici in disuso (24), ed in pessimo stato di conservazione, originariamente utilizzati dalla Marina Mercantile, ed un grande Capannone (22) con annessi uffici, attualmente in concessione agli spedizionieri SDC, utilizzato precedentemente dall'ILVA. Proseguendo in senso orario si incontra un'area utilizzata dagli autonoleggiatori (19), e dai distributori e serbatoio di carburante (27).

Infine, ad est del terminal passeggeri sono situati l'edificio Officina con annessi uffici (16), quasi totalmente in zona airside, e il fabbricato occupato dal Catering, dalla mensa (14) e dagli impianti tecnologici.



Fig. 22 – Gli edifici ed i manufatti all'interno del sedime aeroportuale

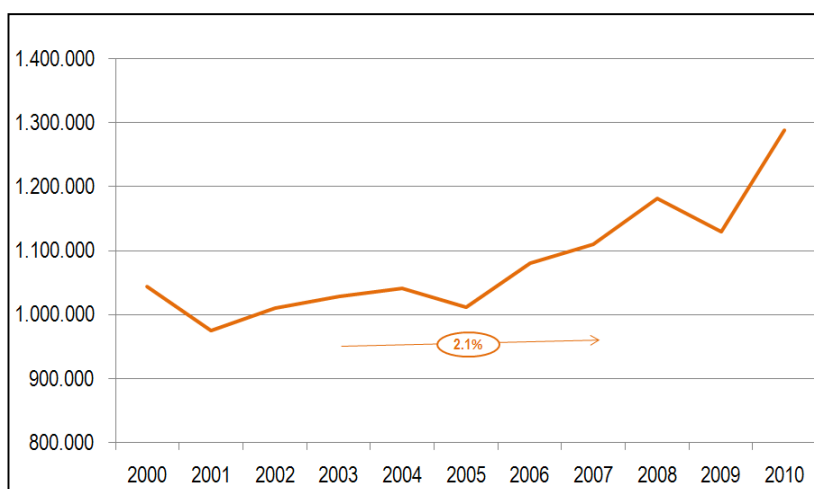
## 8. TRAFFICO ATTUALE E SCENARI EVOLUTIVI

### 8.1 Traffico Passeggeri 2000-2010

Il traffico passeggeri dal 2000 al 2009 non ha registrato significative variazioni, infatti lo scalo è passato da circa 1 Milione di passeggeri del 2000 a 1,13 nel 2009, con un CAGR pari a +0,9 %. Un' ottima ripresa si è registrata nel 2010, con circa 1,3 Mil di passeggeri, con un aumento pari a più del 14% rispetto al 2009. Stesso trend positivo si è avuto nel 2011, che porterà il traffico a circa 1,5 Milioni di passeggeri annui.

Tale crescita è imputabile principalmente al traffico nazionale (cresciuto quasi del 21% nel 2009 e del 31% nel 2010), in particolare per Roma Fiumicino. Il traffico internazionale invece è rimasto stabile negli anni, con principali collegamenti verso Parigi e Londra.

Anno	Pax	Δ%
2000	1.044.500	
2001	974.668	-6,7%
2002	1.010.873	3,7%
2003	1.028.874	1,8%
2004	1.041.000	1,2%
2005	1.011.630	-2,8%
2006	1.079.897	6,7%
2007	1.109.649	2,8%
2008	1.180.993	6,4%
2009	1.129.644	-4,3%
2010	1.287.780	14,0%



<b>CAGR</b>	<b>2,1%</b>
-------------	-------------

Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC. Traffico 2010: dati del gestore

#### 8.1.1 Tipologia di volo passeggeri

Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	Totale
2000	97,2%	1,7%	0,2%	0,9%	100,0%
2001	97,2%	1,4%	0,2%	1,2%	100,0%
2002	97,6%	1,8%	0,2%	0,4%	100,0%
2003	97,4%	1,9%	0,3%	0,4%	100,0%
2004	97,4%	2,4%	0,2%	0,0%	100,0%
2005	96,1%	3,0%	0,0%	0,9%	100,0%
2006	96,4%	2,7%	0,0%	0,9%	100,0%
2007	97,1%	2,6%	0,0%	0,3%	100,0%
2008	93,5%	5,6%	0,0%	0,9%	100,0%
2009	93,1%	6,0%	0,0%	0,9%	100,0%
2010	94,5%	4,2%	0,6%	0,7%	100,0%

Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC. Traffico 2010: dati del gestore

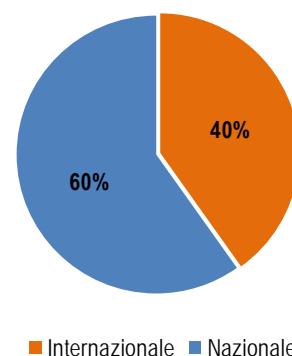
Al traffico di linea, proprio dell'aeroporto, nel 2008 si sono aggiunti voli charter operati da Tour Operator verso Egitto, Tunisia, Grecia e Spagna, in aggiunta ai collegamenti già esistenti per il turismo crocieristico. Nel 2009 il traffico charter costituisce comunque solo il 6% del traffico totale.

### 8.1.2 Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax

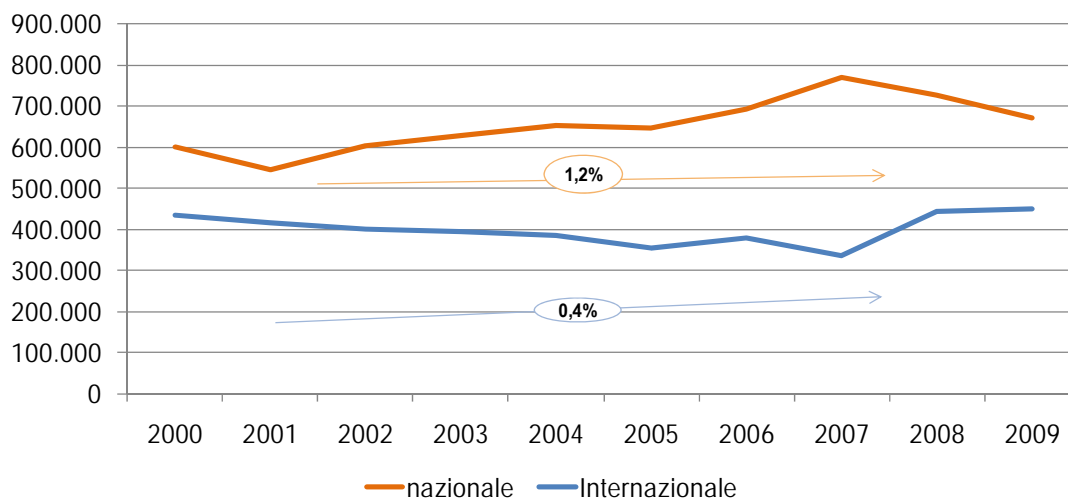
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2009 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 60% del totale gestito dall'aeroporto.

Il traffico internazionale passeggeri è rimasto costante, a poco più di 440 mila. Il traffico nazionale ha registrato un incremento leggero, con un CAGR del 1,2%, passando da quota 600 mila a 670 mila passeggeri.

Anno	Nazionale		Internazionale	
	PAX	Δ%	PAX	Δ%
2000	599.186		433.609	
2001	544.510	-9,1%	416.602	-3,9%
2002	602.563	10,7%	401.702	-3,6%
2003	626.901	4,0%	395.405	-1,6%
2004	652.446	4,1%	386.771	-2,2%
2005	646.696	-0,9%	356.284	-7,9%
2006	692.358	7,1%	378.101	6,1%
2007	768.895	11,1%	336.907	-10,9%
2008	726.137	-5,6%	444.026	31,8%
2009	669.754	-7,8%	449.596	1,3%
<b>CAGR</b>		<b>1,2%</b>	<b>CAGR</b>	<b>0,4%</b>



Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC.



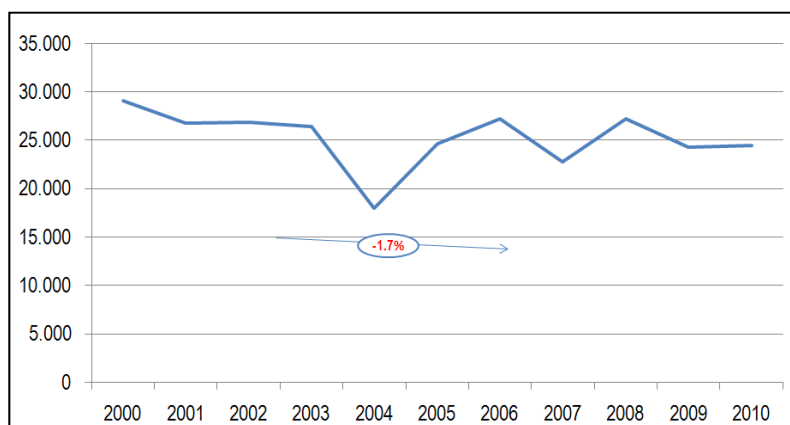
Passeggeri		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009*	2010*
<b>Linea</b>	Internazionale	417.024	403.619	387.251	377.552	363.313	328.282	350.606	310.539	379.605	385.025	380.963	411.146
			-3,2%	-4,1%	-2,5%	-3,8%	-9,6%	6,8%	-11,4%	22,2%	1,4%	-1,1%	7,9%
	Nazionale	598.355	543.589	599.030	624.887	651.128	644.063	690.954	766.959	724.387	666.805	662.911	805.470
			-9,2%	10,2%	4,3%	4,2%	-1,1%	7,3%	11,0%	-5,6%	-7,9%	-8,5%	21,5%
	<b>TOT</b>	<b>1.015.379</b>	<b>947.208</b>	<b>986.281</b>	<b>1.002.439</b>	<b>1.014.441</b>	<b>972.345</b>	<b>1.041.560</b>	<b>1.077.498</b>	<b>1.103.992</b>	<b>1.051.830</b>	<b>1.043.874</b>	<b>1.216.616</b>
			-6,7%	4,1%	1,6%	1,2%	-4,1%	7,1%	3,5%	2,5%	-4,7%		
<b>Charter</b>	Internazionale	16.585	12.983	14.451	17.853	23.458	28.002	27.495	26.368	64.421	64.571		
			-21,7%	11,3%	23,5%	31,4%	19,4%	-1,8%	-4,1%	144,3%	0,2%		
	Nazionale	831	921	3.533	2.014	1.318	2.633	1.404	1.936	1.750	2.949		
			10,8%	283,6%	-43,0%	-34,6%	99,8%	-46,7%	37,9%	-9,6%	68,5%		
	<b>TOT</b>	<b>17.416</b>	<b>13.904</b>	<b>17.984</b>	<b>19.867</b>	<b>24.776</b>	<b>30.635</b>	<b>28.899</b>	<b>28.304</b>	<b>66.171</b>	<b>67.520</b>	<b>69.138</b>	<b>53.575</b>
			-20,2%	29,3%	10,5%	24,7%	23,6%	-5,7%	-2,1%	133,8%	2,0%	4,5%	-22,5%
<b>Aerotaxi</b>	Internazionale	1.601	1.491	1.480	1.732	741	0						
			-6,9%	-0,7%	17,0%	-57,2%	-100,0%						
	Nazionale	716	769	807	949	1.042	0						
			7,4%	4,9%	17,6%	9,8%	-100,0%						
	<b>TOT</b>	<b>2.317</b>	<b>2.260</b>	<b>2.287</b>	<b>2.681</b>	<b>1.783</b>	<b>0</b>						
			-2,5%	1,2%	17,2%	-33,5%	-100,0%						
<b>Generale</b>	Internazionale	7.024	8.585	2224	1559								
			22,2%	-74,1%	-29,9%								
	Nazionale	2.364	2.711	2.097	2328								
			14,7%	-22,6%	11,0%								
	<b>TOT</b>	<b>9.388</b>	<b>11.296</b>	<b>4.321</b>	<b>3.887</b>	<b>0</b>	<b>8.650</b>	<b>9.438</b>	<b>3.847</b>	<b>10.830</b>	<b>10.294</b>	<b>10.294</b>	<b>9.487</b>
			20,3%	-61,7%	-10,0%			9,1%	-59,2%	181,5%	-4,9%	-4,9%	-7,8%
<b>TOT</b>	Internazionale	442.234	426.678	405.406	398.696	387.512	356.284	378.101	336.907	444.026	449.596	449.596	449.596
			-3,5%	-5,0%	-1,7%	-2,8%	-8,1%	6,1%	-10,9%	31,8%	1,3%	1,3%	0,0%
	Nazionale	602.266	547.990	605.467	630.178	653.488	646.696	692.358	768.895	726.137	669.754	669.754	669.754
			-9,0%	10,5%	4,1%	3,7%	-1,0%	7,1%	11,1%	-5,6%	-7,8%	-7,8%	0,0%
		<b>1.044.500</b>	<b>974.668</b>	<b>1.010.873</b>	<b>1.028.874</b>	<b>1.041.000</b>	<b>1.011.630</b>	<b>1.079.897</b>	<b>1.109.649</b>	<b>1.180.993</b>	<b>1.129.644</b>	<b>1.136.798</b>	<b>1.287.780</b>
			-6,7%	3,7%	1,8%	1,2%	-2,8%	6,7%	2,8%	6,4%	-4,3%	-3,7%	13,3%

Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC. \*Traffico 2009-2010: dati del gestore

## 8.2 Movimenti 2000-2009

Il numero di movimenti ha registrato una forte flessione nel 2004 (-32,1%) per poi riattestarsi sui valori degli anni precedenti. Al 2009 si sono registrati complessivamente 24.320 voli, di cui circa il 34% di Aviazione Generale

Anno	Mov	Δ%
2000	29.068	
2001	26.777	-7,9%
2002	26.825	0,2%
2003	26.450	-1,4%
2004	17.957	-32,1%
2005	24.681	37,4%
2006	27.240	10,4%
2007	22.757	-16,5%
2008	27.257	19,8%
2009	24.320	-10,8%
2010	24.464	0,6%
CAGR		-1,7%



Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC. Traffico 2010: dati del gestore



### 8.2.1 Tipologia di volo Movimenti 2000-2009

Circa il 64% dei movimenti sono relativi ai voli di linea, mentre il 3% a quelli charter: In termini di movimenti l'aviazione generale ha rappresentato una buona percentuale del totale raggiungendo il picco nel 2009 (33%).

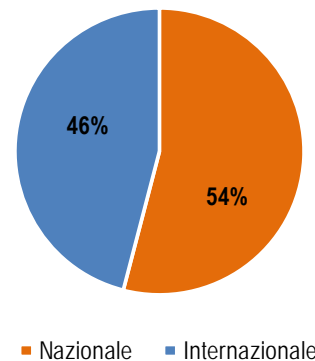
Anno	Linea	Charter	Aerotaxi	Generale	Totale
2000	71,8%	0,8%	2,6%	24,8%	100,0%
2001	63,2%	0,6%	4,6%	31,5%	100,0%
2002	77,0%	1,1%	3,1%	18,8%	100,0%
2003	75,7%	1,4%	3,3%	19,6%	100,0%
2004	94,6%	2,0%	3,4%	0,0%	100,0%
2005	67,5%	1,3%	0,0%	31,2%	100,0%
2006	66,0%	1,0%	0,0%	33,0%	100,0%
2007	81,0%	1,5%	0,0%	17,5%	100,0%
2008	64,0%	3,2%	0,0%	32,8%	100,0%
2009	63,6%	3,1%	0,0%	33,4%	100,0%
2010	64,6%	2,1%	2,0%	31,4%	100,0%

Fonte: Traffico 2000 – 2009: *Annuario Statistico ENAC*. Traffico 2010: dati del gestore

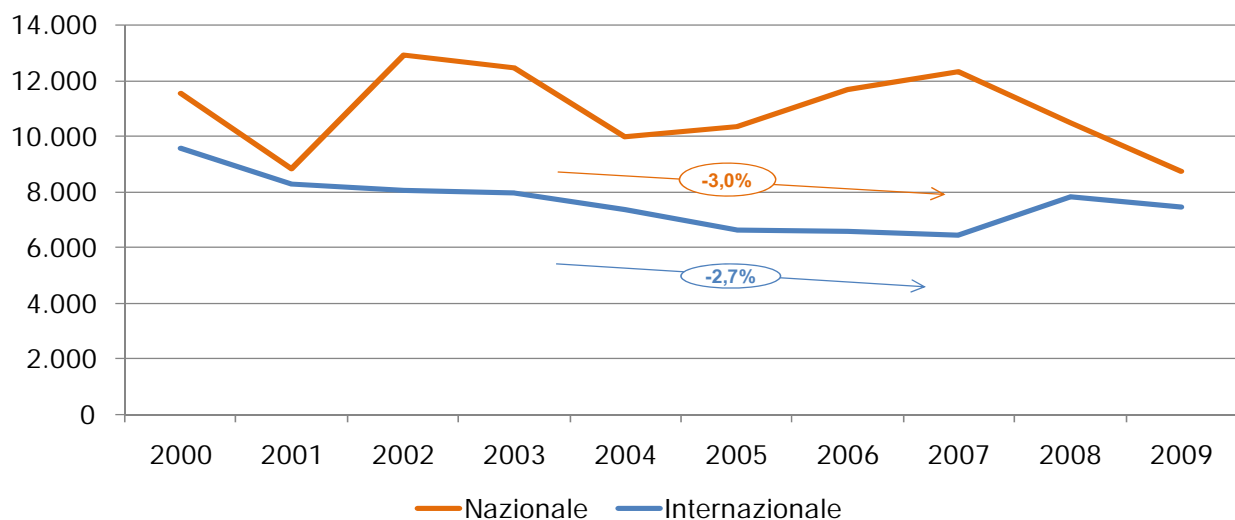
### 8.2.2 Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2000-2009

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti ha evidenziato un tasso di crescita annuo negativo. In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 54 % del totale dell'aeroporto.

Nazionale			Internazionale		
Anno	Mov.	Δ%	Anno	Mov.	Δ%
2000	11.566		2000	9.539	
2001	8.854	-23,4%	2001	8.243	-13,6%
2002	12.929	46,0%	2002	8.025	-2,6%
2003	12.466	-3,6%	2003	7.923	-1,3%
2004	9.999	-19,8%	2004	7.346	-7,3%
2005	10.382	3,8%	2005	6.608	-10,0%
2006	11.688	12,6%	2006	6.574	-0,5%
2007	12.336	5,5%	2007	6.432	-2,2%
2008	10.514	-14,8%	2008	7.808	21,4%
2009	8.756	-16,7%	2009	7.444	-4,7%
<b>CAGR</b>		<b>-3,0%</b>	<b>CAGR</b>		<b>-2,7%</b>



Fonte: Traffico 2000 – 2009: *Annuario Statistico ENAC*.



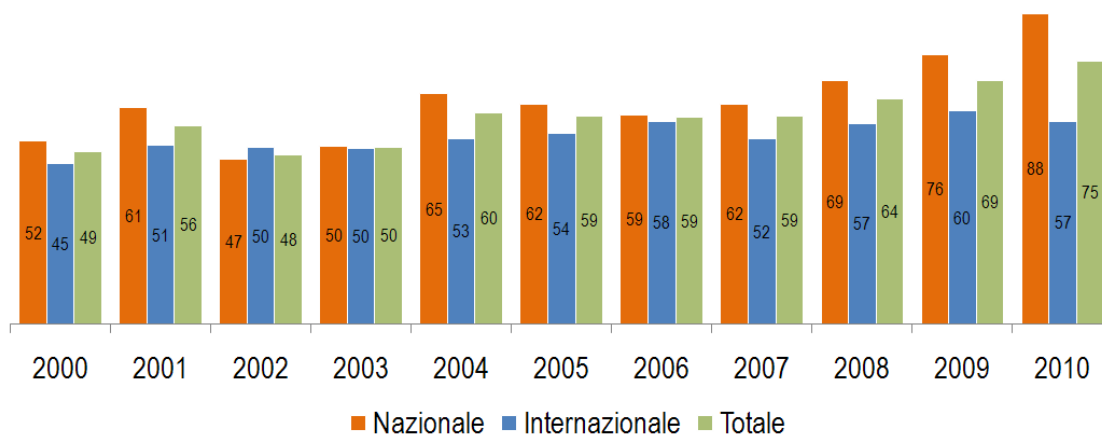
Movimenti		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009*	2010*
<b>Linea</b>	Internazionale	9.333	8.103	7851	7.617	7.034	6.339	6.332	6.136	7.046	6.774	6.587	6.706
			-13,2%	-3,1%	-3,0%	-7,7%	-9,9%	-0,1%	-3,1%	14,8%	-3,9%	-6,5%	1,8%
	Nazionale	11.547	8.822	12.799	12.403	9.949	10.325	11.646	12.290	10.405	8.682	8.055	9.099
		-23,6%	45,1%	-3,1%	-19,8%	3,8%	12,8%	5,5%	-15,3%	-16,6%	-22,6%	13,0%	
<b>TOT</b>	<b>TOT</b>	<b>20.880</b>	<b>16.925</b>	<b>20.650</b>	<b>20.020</b>	<b>16.983</b>	<b>16.664</b>	<b>17.978</b>	<b>18.426</b>	<b>17.451</b>	<b>15.456</b>	<b>14.642</b>	<b>15.805</b>
			-18,9%	22,0%	-3,1%	-15,2%	-1,9%	7,9%	2,5%	-5,3%	-11,4%	-16,1%	7,9%
<b>Charter</b>	Internazionale	206	140	174	306	312	269	242	296	762	670		
			-32,0%	24,3%	75,9%	2,0%	-13,8%	-10,0%	22,3%	157,4%	-12,1%		
	Nazionale	19	32	130	63	50	57	42	46	109	74		
		68,4%	306,3%	-51,5%	-20,6%	14,0%	-26,3%	9,5%	137,0%	-32,1%			
<b>TOT</b>	<b>TOT</b>	<b>225</b>	<b>172</b>	<b>304</b>	<b>369</b>	<b>362</b>	<b>326</b>	<b>284</b>	<b>342</b>	<b>871</b>	<b>744</b>	<b>620</b>	<b>502</b>
			-23,6%	76,7%	21,4%	-1,9%	-9,9%	-12,9%	20,4%	154,7%	-14,6%	-28,8%	-19,0%
<b>Aerotaxi</b>	Internazionale	479	613	500	517	236	-	-	-	-	-	-	-
			28,0%	-18,4%	3,4%	-54,4%	-	-	-	-	-	-	-
	Nazionale	266	620	321	347	376	-	-	-	-	-	-	-
		133,1%	-48,2%	8,1%	8,4%	-	-	-	-	-	-	-	
<b>TOT</b>	<b>TOT</b>	<b>745</b>	<b>1.233</b>	<b>821</b>	<b>864</b>	<b>612</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
			65,5%	-33,4%	5,2%	-29,2%	-100,0%						
<b>Generale</b>	Internazionale	1.576	2.196	1.133	1.024								
			39,3%	-48,4%	-9,6%								
	Nazionale	5.642	6.251	3.917	4.173								
		10,8%	-37,3%	6,5%									
<b>TOT</b>	<b>TOT</b>	<b>7.218</b>	<b>8.447</b>	<b>5.050</b>	<b>5.197</b>	<b>0</b>	<b>7.691</b>	<b>8.978</b>	<b>3.989</b>	<b>8.935</b>	<b>8.120</b>	<b>8.120</b>	<b>7.676</b>
			17,0%	-40,2%	2,9%			16,7%	-55,6%	124,0%	-9,1%	-9,1%	-5,5%
<b>TOT</b>	Internazionale	11.594	11.052	9.658	9.464	7.582	6.608	6.574	6.432	7.808	7.444	7.444	7.444
			-4,7%	-12,6%	-2,0%	-19,9%	-12,8%	-0,5%	-2,2%	21,4%	-4,7%	-4,7%	0,0%
	Nazionale	17.474	15.725	17.167	16.986	10.375	10.382	11.688	12.336	10.514	8.756	8.756	8.756
		-10,0%	9,2%	-1,1%	-38,9%	0,1%	12,6%	5,5%	-14,8%	-16,7%	-16,7%	0,0%	
		<b>29.068</b>	<b>26.777</b>	<b>26.825</b>	<b>26.450</b>	<b>17.957</b>	<b>24.681</b>	<b>27.240</b>	<b>22.757</b>	<b>27.257</b>	<b>24.320</b>	<b>24.320</b>	<b>24.464</b>
			-7,9%	0,2%	-1,4%	-32,1%	37,4%	10,4%	-16,5%	19,8%	-10,8%	-10,8%	0,6%

Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC. \*Traffico 2009 - 2010: dati del gestore

### 8.3 Numero medio Passeggeri/Movimenti 2000-2009

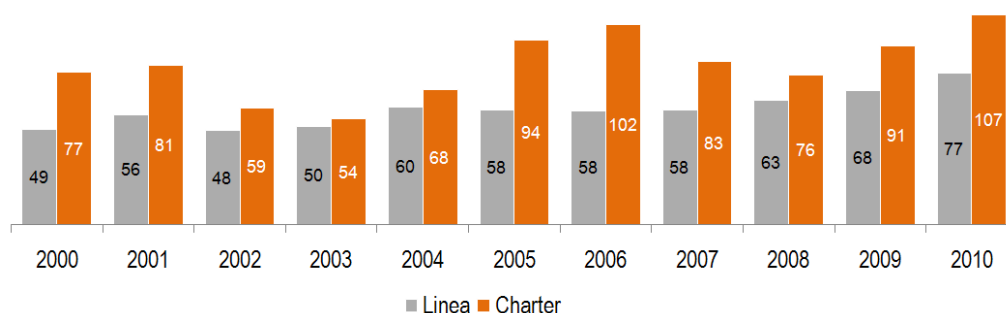
La crescita del numero di passeggeri per volo è stata del 3,9% annuo, passando da una media aeroportuale di 49 nel 2000 a 69 nel 2009 e quindi mantenendo comunque un valore relativamente basso. Il dato nazionale è stato sempre maggiore dell'internazionale (76 contro 60 nel 2009). Più alti i valori di riempimento dei voli charter, che registrano nel 2009 91 pax/volo.

I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea, rimanendo abbastanza costante negli anni. I voli di linea, invece, hanno aumentato il numero medio di passeggeri trasportati di 19 unità. Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è allineato rispetto alla media dei voli nazionali.



Anno	Naz.	Intern.	Totale
2000	52	45	49
2001	61	51	56
2002	47	50	48
2003	50	50	50
2004	65	53	60
2005	62	54	59
2006	59	58	59
2007	62	52	59
2008	69	57	64
2009	76	60	69
2010	88	57	75
CAGR	5,4%	2,4%	4,3%

Anno	Linea	Charter
2000	49	77
2001	56	81
2002	48	59
2003	50	54
2004	60	68
2005	58	94
2006	58	102
2007	58	83
2008	63	76
2009	68	91
2010	77	107
CAGR	4,7%	3,3%



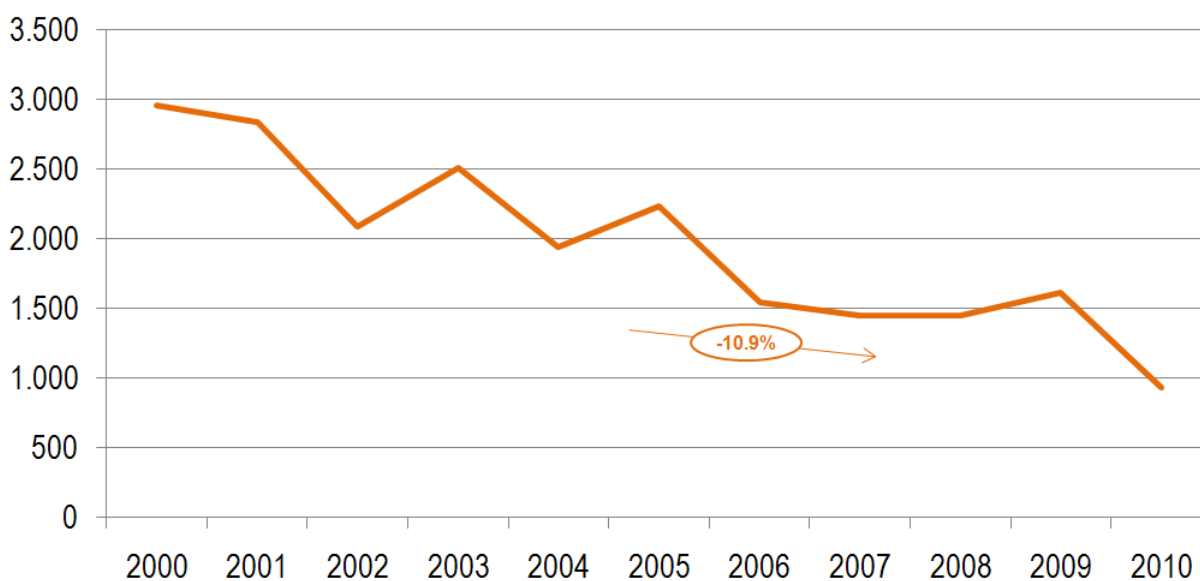
Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC. Traffico 2010: dati del gestore

## 8.4 Traffico Cargo

Il traffico cargo ha visto un andamento discontinuo tra il 2000 ed il 2005, un calo rilevante nel 2006, e una stabilità fino al 2008, mantenendo in ogni caso un trend negativo con un CAGR -8,5%. Una buona ripresa si è registrata nel 2009, con un aumento del 11,6%. Il traffico cargo è trasportato prevalentemente con voli di linea.

Anno	Tons	Δ%
2000	2.954	
2001	2.835	-4,0%
2002	2.087	-26,4%
2003	2.507	20,1%
2004	1.940	-22,6%
2005	2.238	15,4%
2006	1.543	-31,1%
2007	1.453	-5,8%
2008	1.449	-0,3%
2009	1.617	11,6%
2010	930	-42,5%
CAGR		-10,9%

Anno	Linea	Charter
2000	92,0%	8,0%
2001	86,6%	13,4%
2002	91,9%	8,1%
2003	83,0%	17,0%
2004	97,4%	2,6%
2005	100,0%	0,0%
2006	92,6%	7,4%
2007	100,0%	0,0%
2008	100,0%	0,0%
2009	99,9%	0,1%
2010	100,0%	0,0%



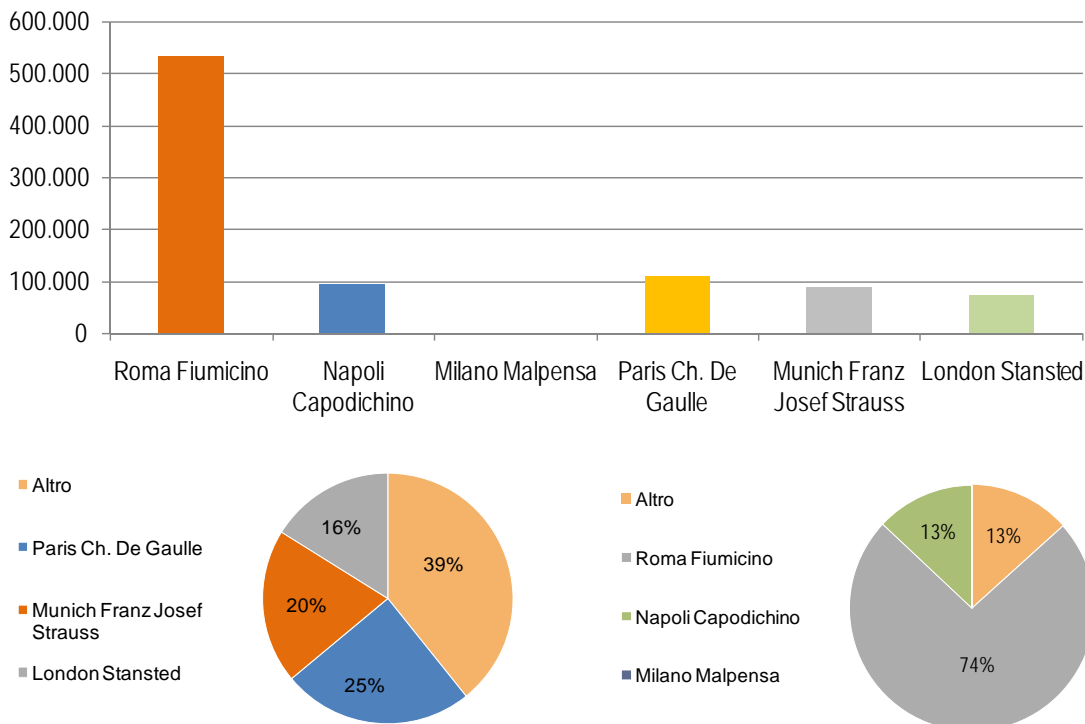
Fonte: Traffico 2000 – 2009: *Annuario Statistico ENAC*. Traffico 2010: dati del gestore

Cargo (Tons)		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009*	2010*
<b>Linea</b>	Internazionale	728	444	169	196	239	734	94	242	181	179		
			-39,0%	-61,9%	16,0%	21,9%	207,1%	-87,2%	157,4%	-25,2%	-1,1%		
	Nazionale	1.990	2.012	1.748	1.885	1.651	1.503	1.335	1.211	1.268	1.437		
			1,1%	-13,1%	7,8%	-12,4%	-9,0%	-11,2%	-9,3%	4,7%	13,3%		
<b>TOT</b>	<b>2.718</b>	<b>2.456</b>	<b>1.917</b>	<b>2.081</b>	<b>1.890</b>	<b>2.237</b>	<b>1.429</b>	<b>1.453</b>	<b>1.449</b>	<b>1.616</b>			
			-9,6%	-22,0%	8,6%	-9,2%	18,4%	-36,1%	1,7%	-0,3%	11,5%		
<b>Charter</b>	Internazionale	236	378	170	426	43	1	114	0	0	0		
			60,2%	-55,0%	150,6%	-89,9%	-97,7%	11300,0%	-100,0%				
	Nazionale	0	1	0	0	7	0	0	0	0	1		
			190,9%	-100,0%			-100,0%						
<b>TOT</b>	<b>236</b>	<b>379</b>	<b>170</b>	<b>426</b>	<b>50</b>	<b>1</b>	<b>114</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>			
			60,3%	-55,1%	150,6%	-88,3%	-98,0%	11300,0%					
<b>TOT</b>	Internazionale	964	822	339	622	282	735	208	242	181	179		
			-14,7%	-58,8%	83,5%	-54,7%	160,6%	-71,7%	16,3%	-25,2%	-1,1%		
	Nazionale	1.991	2.013	1.748	1.885	1.658	1.503	1.335	1.211	1.268	1.438		
			1,1%	-13,2%	7,8%	-12,0%	-9,3%	-11,2%	-9,3%	4,7%	13,4%		
<b>TOT</b>	<b>2.954</b>	<b>2.835</b>	<b>2.087</b>	<b>2.507</b>	<b>1.940</b>	<b>2.238</b>	<b>1.543</b>	<b>1.453</b>	<b>1.449</b>	<b>1.617</b>	<b>1.617</b>	<b>930</b>	
			-4,0%	-26,4%	20,1%	-22,6%	15,4%	-31,1%	-5,8%	-0,3%	11,6%	-42,5%	

Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC. \*Traffico 2009- 2010: dati del gestore

## 8.5 Principali O-D (2008)

Le principali tratte con l'estero sono verso la Francia, la Germania, e la Gran Bretagna. La tratta maggiormente sviluppata è quella con Parigi, in leggero aumento, che raggiunge quota 110 mila passeggeri nel 2008 e rappresenta il 25% del traffico internazionale di linea. Importanti anche le tratte con Monaco e Londra, che rappresentano rispettivamente il 20% ed il 16%. Verso l'Italia, la tratta maggiore è con Fiumicino, in leggero aumento negli anni, con mezzo milione di passeggeri nel 2008, seguita da Napoli Capodichino.



Fonte: Traffico 2000 – 2009: Annuario Statistico ENAC.

## 8.6 Previsioni di traffico al 2027

Le previsioni di traffico per il periodo di riferimento 2010-2027 sono state elaborate tenendo conto dell'andamento storico del traffico passeggeri nello scalo di Genova, del trend degli ultimi 2 anni nonché delle previsioni della domanda di trasporto aereo nel lungo periodo elaborate da Eurocontrol, adattate alla realtà specifica dello scalo genovese e alle strategie di sviluppo adottate dalla società di gestione.

Le previsioni di Eurocontrol<sup>3</sup> per l'Italia, redatte in dicembre 2010, prevedono una buona ripresa del traffico aereo per i prossimi anni; in particolare, in uno scenario di ripresa economica globale (scenario A) è previsto un aumento, in termini percentuali di aumento dei voli strumentali (IFR Flight) dal 2010 al 2015 pari al 4,3% articolato così nei vari periodi:

- 4,7 % dal 2010 al 2016;
- 4,3% dal 2017 al 2020;
- 3,6% dal dal 2012 al 2025;
- 3,2% dal 2026 al 2030.

Tale incremento medio annuo è stato articolato negli anni adattandolo alla particolare situazione di Genova, tenendo conto della buona ripresa del traffico registrata nel 2010 e nel 2011 a seguito di una costante crescita del traffico aereo nazionale soprattutto, ma anche di un graduale aumento di quello internazionale, a seguito del radicamento dei collegamenti di linea verso gli "hub" europei, che hanno portato ad un consistente incremento dei movimenti negli ultimi anni.

Pertanto si è stimata una buona crescita del numero dei voli fino al 2015 e poi una crescita costante del 4% annuo, fino al 2027, in considerazione anche dei seguenti fattori:

- introduzione graduale di nuove rotte operate da vettori "low-cost" ed l'implementazione dei collegamenti diretti verso il sud Italia, che nel breve-medio periodo potranno far registrare un tasso d'incremento decisamente più consistente.
- vantaggi derivanti dai lavori relativi all'ampliamento della aerostazione ed al miglioramento dei servizi di accoglienza.
- ulteriore sviluppo del traffico a lungo termine in relazione alla realizzazione di importanti interventi di trasformazione urbanistica all'intorno aeroportuale, come il polo tecnologico degli Erzelli, la riqualificazione del "waterfront" genovese, la rilocazione delle ex aree ILVA e al potenziamento dell'accessibilità previsti, come il collegamento diretto con il trasporto pubblico su ferro e su gomma, incerniati sul polo intermodale previsto in ambito aeroportuale.

Il CAGR del periodo 2010-2027 è stato scomposto quindi in CAGR annuali differenziati, tenendo conto, soprattutto nel breve periodo, sia delle iniziative commerciali in atto, finalizzate ad aumentare in maniera consistente il traffico turistico incoming, sia degli interventi di adeguamento e miglioramento delle infrastrutture e dei servizi previsti. In particolare è stato previsto nel prossimo anno (2012) un aumento dei passeggeri pari a circa il 9%, in relazioni ad accordi già presi con i vettori o in corso.

Le previsioni di traffico passeggeri sono derivate da quelle dei movimenti aerei, tenendo conto di un aumento graduale nel tempo del numero medio dei passeggeri per volo commerciale; si passerebbe infatti dai 76 pax/mov del 2010 a 94 pax/mov nel 2027, corrispondente ad un CAGR pari a circa 1,2% .

L'aumento del numero medio pax/volo deriva sia dall' aumento previsto del segmento low-cost che dalla diversa tipologia di degli aeromobili che saranno utilizzati nei diversi comparti:

- aeromobili di tipo regionale (31-70 posti) per collegamenti verso gli "hub", che tengono conto di un maggior numero di frequenze per attrarre il traffico business;

---

<sup>3</sup> Eurocontrol – Long-Term Forecast. *Flight Movement 2010-2030*. 17.12. 2010



- aeromobili di più ampia capacità (90-180 posti), che collegheranno destinazioni point to point attivate da vettori low-cost e vettori interessati a sviluppare i collegamenti con altre città di porto nel Mediterraneo e dei voli charter incoming ed out-going;

Per l'Aviazione Generale invece si è considerato un aumento medio annuo costante pari al 4%, in considerazione del previsto rilancio del settore, del potenziamento dei servizi dedicati previsti e della posizione strategica e geografica dell'aeroporto.

### 8.6.1 Scenario di traffico assunto

Alla luce delle considerazioni suesposte è stato elaborato lo scenario di traffico al 2027, da considerare come scenario medio, correlato alle strategie commerciali programmati e agli interventi infrastrutturali previsti.

Rispetto al PSA vigente, che prevedeva una traffico annuo al 2017 pari a 3,4 Milioni di passeggeri, il presente Piano prevede di raggiungere tale soglia in un arco temporale più lungo, attraverso però un numero di voli molto più basso (meno 10 mila movimenti), in virtù dell'aumento dei passeggeri per movimento, ma soprattutto per un ridimensionamento delle previsioni di traffico cargo.

ANNO	Passeggeri					
	Av. Gen		Comm		Totale	
	<i>pax/y</i>	%	<i>pax/y</i>	%	<i>pax/y</i>	%
2010	9.487	-7,8	1.278.293	13,0	<b>1.287.780</b>	14,0
2011	9.900	4,4	1.407.590	10,1	1.417.490	10,1
2012	10.296	4,0	1.532.559	8,9	1.542.855	8,8
2013	10.708	4,0	1.645.076	7,3	1.655.784	7,3
2014	11.136	4,0	1.748.921	6,3	1.760.057	6,3
2015	12.142	9,0	1.841.333	5,3	<b>1.853.475</b>	5,3
2016	12.628	4,0	1.938.340	5,3	1.950.968	5,3
2017	13.133	4,0	2.040.161	5,3	2.053.294	5,2
2018	13.658	4,0	2.147.027	5,2	2.160.685	5,2
2019	14.205	4,0	2.259.177	5,2	2.273.382	5,2
2020	15.909	12,0	2.376.865	5,2	<b>2.392.774</b>	5,3
2021	16.546	4,0	2.500.352	5,2	2.516.898	5,2
2022	17.208	4,0	2.629.916	5,2	2.647.124	5,2
2023	17.896	4,0	2.765.844	5,2	2.783.740	5,2
2024	18.612	4,0	2.908.439	5,2	2.927.051	5,1
2025	19.356	4,0	3.058.016	5,1	3.077.372	5,1
2026	20.130	4,0	3.214.905	5,1	3.235.036	5,1
2027	20.936	4,0	3.379.453	5,1	<b>3.400.389</b>	5,1
<b>CAGR</b>	4,50%		5,55%		5,54%	

### Previsioni traffico passeggeri 2010-2027

ANNO	Movimenti					
	Av. Gen		Comm		Totale	
	<i>mov/y</i>	%	<i>mov/y</i>	%	<i>mov/y</i>	%
2010	7.677	-5,5	16.787	3,6	24.464	0,6
2011	7.984	4,0	18.046	7,5	26.030	6,4
2012	8.303	4,0	19.399	7,5	27.703	6,4
2013	8.636	4,0	20.563	6,0	29.199	5,4
2014	8.981	4,0	21.592	5,0	30.573	4,7
2015	9.340	4,0	22.455	4,0	31.796	4,0
2016	9.714	4,0	23.353	4,0	33.067	4,0
2017	10.102	4,0	24.288	4,0	34.390	4,0
2018	10.507	4,0	25.259	4,0	35.766	4,0
2019	10.927	4,0	26.270	4,0	37.196	4,0
2020	11.364	4,0	27.320	4,0	38.684	4,0
2021	11.818	4,0	28.413	4,0	40.231	4,0
2022	12.291	4,0	29.550	4,0	41.841	4,0
2023	12.783	4,0	30.732	4,0	43.514	4,0
2024	13.294	4,0	31.961	4,0	45.255	4,0
2025	13.826	4,0	33.239	4,0	47.065	4,0
2026	14.379	4,0	34.569	4,0	48.948	4,0
2027	14.954	4,0	35.952	4,0	<b>50.906</b>	4,0
<b>CAGR</b>	3,77%		4,32%		4,15%	

*Previsioni movimenti 2010-2027*

### 8.6.2 Previsioni traffico Cargo

Lo sviluppo dell'attività Cargo prevede una crescita media annua del 2,3%, che tiene conto delle nuove attività dei voli di linea in grado di accettare merci nelle loro stive, del traffico via terra che a seguito dello svuotamento di Malpensa da parte di Alitalia non potrà far registrare forti incrementi, dei voli charter "all-cargo" realizzati dalla produzione industriale locale e del volo postale.

Tale linea di crescita risulta molto conservativa ed in coerenza con gli attuali presupposti di traffico merci e con i Piani di Sviluppo del territorio, i quali non prevedono la creazione di nuove aree di logistica nel medio termine, così come è ancora incerta la realizzazione del terzo valico appenninico, che consentirebbe l'incremento del traffico merci.





ANNO	Cargo		WLU	
	ton	%	n.	%
2010	3.916	-16,1	1.326.940	-----
2011	4.006	2,3	1.457.551	9,8
2012	4.098	2,3	1.583.837	8,7
2013	4.192	2,3	1.697.708	7,2
2014	4.289	2,3	1.802.946	6,2
2015	4.388	2,3	1.897.351	5,2
2016	4.488	2,3	1.995.853	5,2
2017	4.592	2,3	2.099.211	5,2
2018	4.697	2,3	2.207.658	5,2
2019	4.805	2,3	2.321.435	5,2
2020	4.916	2,3	2.441.933	5,2
2021	5.029	2,3	2.567.187	5,1
2022	5.145	2,3	2.698.570	5,1
2023	5.263	2,3	2.836.369	5,1
2024	5.384	2,3	2.980.890	5,1
2025	5.508	2,3	3.132.450	5,1
2026	5.634	2,3	3.291.381	5,1
2027	5.764	2,3	<b>3.458.030</b>	5,1
<b>CAGR</b>	2,17%		5,47%	

*Previsioni traffico merci 2010-2027 e WLU totale*

*\*Il dato 2010 è tratto dal gestore ed include le merci aviocamionate. I dati storici invece derivano dall'annuario statistico ENAC e sono al netto delle merci aviocamionate.*

## 9. CAPACITA' E FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI

In relazione alle previsioni di traffico stimato si è proceduto a calcolare i fabbisogni delle infrastrutture ed a verificare successivamente se la capacità attuale delle infrastrutture soddisfa i fabbisogni stimati o se invece necessita di ampliamenti.

Per la stima dei fabbisogni delle infrastrutture airside le previsioni di traffico stimate in numero passeggeri annui, sono state ricondotte al numero di movimenti nell'ora di picco. Tali valori sono stati poi suddivisi per il numero di passeggeri medi per aeromobile, ottenendo così il numero di movimenti per ora di punta, che ci restituiscono la capacità necessaria del sistema airside in relazione ai traffici attesi.

La stima dei fabbisogni è stata effettuata sulla base del calcolo dell'ora di picco (TPHP) prevista alle soglie temporali di riferimento del piano, come illustrato nella tabella seguente. Il TPHP del 2010 è stato calcolato utilizzando la 30<sup>ma</sup> ora di picco registrata durante l'anno, pari a 755 pax/h, che corrisponde allo 0,058% del traffico annuo. Utilizzando tale coefficiente al traffico previsto alle diverse soglie temporali del piano si è ottenuto il TPHP come illustrato in tabella.

anno di riferimento	2010	2015	2020	2027
Pax totali	1.287.780	1.853.475	2.392.774	3.400.389
TPHP	755	1.087	1.403	1.994
TPHP in	497	715	923	1.312
TPHP out	498	717	925	1.315

*Passeggeri nell'ora di picco stimati*

### 9.1 Aerostazione passeggeri

Il terminal passeggeri esistente è costituito da una struttura da considerare oramai obsoleta, per concezione volumetrica, strutturale ed impiantistica. Inoltre, a prescindere dalle sue dimensioni, non risulta in grado di garantire una capacità adeguata ai crescenti flussi di traffico, per la disposizione e forma geometrica degli spazi e per il sottodimensionamento di alcuni sottosistemi operativi.

Si è rilevato inoltre che la tipologia di traffico dello scalo, soprattutto per quanto riguarda il traffico charter e quello crocieristico, determinano valori di traffico concentrati in brevi periodi di tempo, che già oggi generano fenomeni di saturazione dei principali sottosistemi di processo dell'aerostazione, che possono generare ritardi o abbassamento dei livelli di servizio. In particolare risultano oggi problematici:

- L'ubicazione e la disposizione dei varchi per il controllo sicurezza;
- L'area accettazione e il numero dei banchi check-in;
- L'ampiezza della sale di imbarco;
- La scarsità di spazi a supporto delle attività commerciali e a servizio al passeggero.

Per verificare la capacità del terminal si è proceduto ad una verifica della dotazione delle aree dei sottosistemi funzionali in termini di metri quadrati per passeggero nell'ora di picco, secondo gli standard indicati dalla IATA. (vedi par. successivo)

Nella tabella della pagina seguente è riportata la tabella di confronto tra le superfici attuali di ciascun sottosistema e il reale fabbisogno negli anni di riferimento, in termini di superficie. Sempre nella stessa tabella è riportata la dotazione mq/pax negli anni, in assenza di ampliamenti, con il colore corrispondente al livello di servizio offerto.

**Da tale verifica è emerso che già oggi alcune aree sono in sofferenza, ed altre lo saranno a breve, e che nel lungo periodo, se non si interverrà, si assisterà ad un generalizzato decadimento dei livelli di servizio nella maggior parte dei sottosistemi.**

Per risolvere tali criticità è stato avviato il progetto di ampliamento del terminal (in corso di approvazione), finalizzato a garantire spazi adeguati ai flussi di traffici attesi al lungo periodo. Il progetto infatti prevede l'ampliamento dell'aerostazione di circa 7.000 mq, che porterà la dimensione del terminal a circa 22.500 mq, con capacità stimata di processamento pari a 2,5 Milioni di passeggeri ed è pertanto in grado di soddisfare i fabbisogni stimati al 2020. Per le verifiche di dettaglio del dimensionamento dei sottosistemi si rimanda al progetto definitivo di ampliamento del terminal.

### 9.1.1 Standard e parametri utilizzati per la verifica dei livelli di servizio del terminal

Per la verifica del dimensionamento del terminal è stata utilizzata la metodologia indicata dalla IATA, che prende in considerazione i cosiddetti Livelli di Servizio (LOS), vale a dire parametri di dotazione di aree pro-capite per il numero di passeggeri nell'ora di picco, per ciascun sottosistema funzionale dell'aerostazione.

I livelli sono ripartiti in cinque fasce, da A ad E, in funzione della disponibilità di spazio e quindi di qualità del servizio e livello di comfort. Normalmente viene considerato come accettabile il livello di servizio C.

Le condizioni generali di comfort e fruibilità degli spazi dipendono in sostanza dall'area procapite a disposizione dei passeggeri che viene stimata da IATA come illustrato nel seguente schema.

LIVELLI DI SERVIZIO – AREA PER PASSEGGERO					
SOTTOSERVIZI	A	B	C	D	E
	m <sup>2</sup> /pax	m <sup>2</sup> /pax	m <sup>2</sup> /pax	m <sup>2</sup> /pax	m <sup>2</sup> /pax
Hall partenze, sale imbarchi, hall arrivi	2,7	2,3	1,9	1,5	1,0
Accodamenti checkin	1,8	1,6	1,4	1,2	1,0
Varchi di sicurezza, controllo passaporti	1,4	1,2	1,0	0,8	0,6
Riconsegna bagagli	2,6	2,0	1,7	1,3	1,0

#### Livelli di servizio (mq/pax)

Per la determinazione dei fabbisogni di aree a servizio dei passeggeri la metodologia IATA prevede l'utilizzo incrociato anche di altri fattori, (vedi tabella seguente) quali:

- il tempo medio di presenza del passeggero (hall arrivi e hall partenze);
- la percentuale di accompagnatori presente nel terminal.
- tempi di processamento (check-in, controllo sicurezza, controllo passaporti);
- tempi di accodamento ((check-in, controllo sicurezza, controllo passaporti);
- percentuale passeggeri con bagagli (sala ritiro bagagli);
- passeggeri per volo (sal imbarchi, sala ritiro bagagli)

Applicando i parametri suesposti ai passeggeri nell'ora di picco nei diversi anni considerati si è ottenuto il fabbisogno relativo alle aree dei sottosistemi, come riportato nella tabella seguente.

Tali dati forniscono indicazione sulla necessità di ampliamento degli spazi esistenti, che non necessariamente deve essere attuato attraverso ampliamenti della superficie utile lorda, ma che può essere perseguito anche attraverso una ottimizzazione e riconfigurazione degli spazi esistenti, nei limiti del possibile

ZONE FUNZIONALI	ELEMENTI DIMENSIONALI		livello di servizio Los C	Permanenza passeggeri	Tempo di processo	Tempo di accodam.	perc. pax con bagaglio	pax per volo	sviluppo circolina	Increment. accompagnatori
			mq/pax	min/pax	sec/pax	min/pax	%	n.	m	k
Hall partenze	superficie	mq	1,9	30						1,25
Check-in	accodamento	mq	1,4			18				1,25
	banchi	n.			72					
Controlli di sicurezza	accodamento	mq	1,0			3				
	varchi	n.			25					
Controllo passaporti OUT	accodamento	mq	1,0			7				
	postazioni	n.			10					
Sala imbarchi	mq	mq	1,9	45						
	gates	n.	1,0	25				85		
Controllo passaporti IN	accodamento	mq	1,0			7				
	postazioni	n.			10					
Ritiro bagagli	mq	mq	1,7	35						
	nastri	n.		35			0,55	85	40	
Hall arrivi	superficie	mq	1,9	30						1,25

*Parametri utilizzati per la verifica dei livelli di servizio del terminal*

Le formule utilizzate per la verifica dei dimensionamenti dei sottosistemi del terminal sono le seguenti:

Hall partenze:

Superficie:  $standard\ LOS\ C \times tempo\ di\ permanenza \times TPHP\ out \times incremento\ accompagnatori =$   
 $1,9\ mq/pax \times \frac{30\ min/pax}{60\ min} \times (498\ pax/h \times 1,25) = 591\ mq$

Check-in

Accodamento:  $standard\ LOS\ C \times tempo\ di\ accodamento \times TPHP\ out \times incremento\ accompagnatori =$   
 $1,4\ mq/pax \times \frac{18\ min}{60\ min} \times (498\ pax/h \times 1,25) = 261\ mq$

Banchi:  $TPHP\ out \times tempo\ di\ processamento = \frac{498\ pax/h}{3600\ sec} \times 72\ sec/pax = 10\ banchi$

Controlli di sicurezza

Accodamento:  $TPHP\ out - (varchi\ attuali \times tempo\ di\ accodamento) \text{ per standard } LOS\ C =$   
 $498\ pax/h - (3 \times \frac{3600\ sec}{25\ sec}) \times 1,0\ mq/pax = 66\ mq$

Varchi:  $TPHP\ out \times tempo\ di\ processamento = \frac{498\ pax/h}{3600\ sec} \times 25\ sec/pax = 3\ varchi$

### Controllo passaporti OUT

Accodamento:  $standard\ LOS\ C\ x\ tempo\ di\ accodamento\ x\ TPHP_{out} = 1,0\ mq/pax\ x\ (\frac{7\ min}{60\ min})\ x\ 498\ pax/h = 58\ mq$

Postazioni  $TPHP\ out\ x\ tempo\ di\ processamento = (\frac{498\ pax/h}{3600\ sec})\ x\ 10\ sec/pax = 1\ postazione$

### Sala imbarchi

Accodamento:  $standard\ LOS\ C\ x\ tempi\ di\ permanenza\ x\ TPHP\ out = 1,9\ mq/pax\ x\ (\frac{45\ min}{60\ min})\ x\ 498\ pax/h = 710\ mq$

Gates:  $(standard\ LOS\ C/pax/mov)\ x\ tempi\ di\ permanenza = 1,00\ mq/pax / 85\ pax\ x\ (\frac{25\ min}{60\ min}) = 710\ mq$

### Controllo passaporti IN

Accodamento:  $standard\ LOS\ C\ x\ tempo\ di\ accodamento\ x\ TPHP\ in = 1,0\ mq/pax\ x\ (\frac{7\ min}{60\ min})\ x\ 498\ pax/h = 58\ mq$

Postazioni  $TPHP\ in\ x\ tempo\ di\ processamento = (\frac{498\ pax/h}{3600\ sec})\ x\ 10\ sec/pax = 1\ postazione$

### Ritiro bagagli

Superficie:  $standard\ LOS\ C\ x\ (tempi\ di\ permanenza\ x\ TPHP\ in = 1,7\ x\ (\frac{35\ min}{60\ min})\ x\ 497\ pax/h = 493\ mq$

Nastri:  $(TPHP\ in\ x\ \% \text{ pax con bagaglio})\ x\ tempo\ di\ permanenza\ x\ 45 / lunghezza\ circolina =$   
 $= \frac{497\ pax/h}{85\ pax} \times \frac{0,55}{60\ min} \times \frac{35\ min}{40} = 2\ nastri$

### Hall arrivi

Superficie  $standard\ LOS\ C\ x\ tempi\ di\ permanenza\ x\ TPHP\ in\ x\ incremento\ accompagnatori =$   
 $= 1,9\ mq/pax\ x\ (\frac{30\ min}{60\ min})\ x\ 497\ pax/h\ x\ 1,25 = 590\ mq$

VERIFICA DEL LIVELLO DEI SOTTOSERVIZI DEL TERMINAL (LOS) 2010- 2025 **IN ASSENZA DI INTERVENTI**

LOS (mq/pax)				
A	B	C	D	E
2,7	2,3	1,9	1,5	1
1,8	1,6	1,4	1,2	1
1,4	1,2	1	0,8	0,6
1,4	1,2	1	0,8	0,6
2,7	2,3	1,9	1,5	1
1,4	1,2	1	0,8	0,6
2,6	2	1,7	1,3	1
2,7	2,3	1,9	1,5	1

	anno di riferimento	2010	2015	2020	2027
		Pax totali	1.287.780	1.853.475	2.392.774
	TPHP	755	1.087	1.403	1.994
	TPHP in	497	715	923	1.312
	TPHP out	498	717	925	1.315
Departure Hall	sqm needed	591	851	1099	1562
	sqm actual	735	735	735	735
	sqm/pax	2,4	1,6	1,3	0,9
	sqm difference	144	-116	-364	-827
Check-in	sqm needed for tail	261	376	486	690
	sqm actual	310	310	310	310
	sqm/pax	1,5	1,04	0,80	0,57
	n° check-in desks	49	-66	-176	-380
	n° desck needed	10	14	19	26
	n° actual	12	12	12	12
	n° differenza	2	-2	-7	-14
Security controls	sqm needed for tail	66	285	493	883
	sqm actual	100	100	100	100
	sqm/pax	1,5	0,4	0,2	0,1
	sqm difference	34	-185	-393	-783
	n° gate needed	3	5	6	9
	n° gate actual	3	3	3	3
	n° gate difference	0	-2	-3	-6
Passport controls OUT	sqm needed for tail	58	84	108	153
	sqm actual	50	50	50	50
	sqm/pax	0,9	0,6	0,5	0,3
	sqm difference	-8	-34	-58	-103
	n° desks needed	1	2	3	4
	n° desks actual	4	4	4	4
Boarding Area (Shengen and Extra-Shengen)	sqm needed for tail	710	1021	1319	1874
	sqm actual	1495	1495	1495	1495
	sqm/pax	4,0	2,8	2,2	1,5
	sqm difference	785	474	176	-379
	n° gates needed	4	5	7	10
	n° gates actual	10	10	10	10
Passport controls IN	sqm needed for tail	58	83	108	153
	sqm actual	80	80	80	80
	sqm/pax	1,4	1,0	0,7	0,5
	sqm difference	22	-3	-28	-73
	n° desks needed	1	2	3	4
	n° desks actual	4	4	4	4
Baggage Claiming Area	sqm needed	493	709	916	1301
	sqm actual	1000	1000	1000	1000
	sqm/pax	2,7	1,9	1,4	1,0
	sqm difference	507	291	84	-301
	n° needed belts	2	3	4	6
	n° actual belts	4	4	4	4
Arrivals Hall	n° belts difference	2	1	0	-2
	sqm needed	590	849	1097	1558
	sqm actual	870	870	870	870
	sqm/pax	2,8	1,9	1,5	1,1
	sqm difference	280	21	-227	-688

## 9.2 Pista

La capacità della pista dell'aeroporto di Genova stimata da ENAV risulta pari a 25 mov/h, contro un picco previsto al 2027 di 24 mov/h, e pertanto fino al superamento dei valori di capacità massima, la pista non necessita di particolari potenziamenti.

## 9.3 Piazzali di sosta

Per quanto riguarda il piazzale aeromobili dedicato ai voli commerciali è stato stimato che con le 32 piazzole attuali ha una capacità di 22 mov/h, utilizzando lo standard ottimale di 1,5 stand per movimento nell'ora di picco.

Per i calcolo del fabbisogno di piazzole di sosta si è fatto riferimento alla metodologia IATA, applicata alle particolari fattori di traffico che caratterizzano lo scalo di Genova.

In particolare i fattori presi a riferimento sono:

- Il **numero dei movimenti** degli aeromobili nell'ora di picco, come precedentemente stimati;
- Il **tempo medio di occupazione** delle piazzole, che si attesta in media intorno ai 50 minuti, in considerazione della tipologia di traffico che caratterizza lo scalo;
- **Coefficiente aggiuntivo** di riserva per eventuali ritardi in partenza e soste forzate, pari al 15%.
- Il **fattore di utilizzazione** delle piazzole, che dipende dalla regolarità di utilizzo o meno e dalla omogeneità del traffico. Per Genova il fattore di utilizzo può essere stimato intorno al 0,60 tenendo conto che non tutte le piazzole sono utilizzate.
- I seguenti due diagrammi indicano l'andamento orario di occupazione degli stalli di sosta relativo allo "schedule" delle giornate di picco 2008.

Pertanto il numero di piazzole può essere calcolato con la seguente formula (formula di Horonjeff):

$$\text{Numero Piazzole} = \frac{\text{Movimenti/ora} \times \text{Tempo di occupazione}}{\text{Fattore di utilizzazione}} \times \text{coefficiente aggiuntivo}$$

Applicando tale formula per il calcolo del fabbisogno di piazzole al 2010, per esempio, si ha:

$$\frac{10 \text{ mov/h} \times 0,80 \text{ h}}{0,60} \times 1,15 = 15 \text{ piazzole}$$

Applicando tale formula per ciascun periodo di riferimento, si ottengono i fabbisogni di stand negli anni, come riportati nella tabella alla pagina seguente, a cui sono stati aggiunti gli stand necessari per l'Aviazione Generale.

La capacità attuale del piazzale per i movimenti commerciali garantisce quindi pienamente il fabbisogno al 2027, così come quello dell'Aviazione Generale, che presenta la capacità necessaria per rispondere ai fabbisogni a lungo termine, stimati in complessive 4 piazzole.

ANNI	PREVISIONI DI TRAFFICO						FABBISOGNI	
	Traffico passeggeri	Picchi di traffico	Riempim. Aeromobili		mov/h		Stand	
			Comm.	AG	Comm.	AG	Comm.	AG
	<i>n. pax</i>	<i>pax/busy day</i>	<i>pax/mov</i>	<i>pax/mov</i>	<i>mov/h</i>	<i>mov/h</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
2010	1.287.780	755	76	1,2	10	1	12	2
2015	1.853.475	1.087	82	1,3	13	2	20	2
2020	2.392.774	1.403	87	1,4	16	2	24	3
2027	3.400.389	1.994	94	1,4	21	3	31	4

#### 9.4 Sistema dell'accessibilità e della sosta

Attualmente i parcheggi offrono una capacità di 700 posti auto in prossimità del terminal, più 120 per la lunga sosta, posti in remoto. Pertanto risultano sufficienti in relazione al traffico attuale, ma dovranno essere più che raddoppiati per soddisfare i fabbisogni al 2027. Si dovranno infatti raggiungere circa 2100 posti auto nel 2027, per soddisfare la domanda prevista, stimata utilizzando uno standard pari a 650 posti auto per 1 milione di passeggeri.

Per quanto riguarda invece l'accessibilità al terminal si rileva che il curb attuale risulta già oggi non adeguato ai movimenti di auto, taxi e bus, sia per le partenze che per gli arrivi, sia per la lunghezza ridotta della viabilità fronte terminal, che per la mancanza di corsie separate tra il trasporto pubblico e quello privato. Nelle ore di picco si determinano infatti situazioni di congestione dei viadotti, soprattutto in concomitanza con il carico e scarico del bus, che impegnano il curb ed impediscono l'accosto ad auto e taxi.

La lunghezza attuale del curb è di circa 25 metri per i taxi e 25 metri per i bus, di fronte al terminal, mentre per l'accosto delle auto è riservata una fascia sul lato opposto, di circa 30 metri.

Pertanto la lunghezza del curb dovrà essere aumentata il più possibile per evitare, al crescere del traffico, dei colli di bottiglia sulla viabilità di accesso al terminal.

Per il dimensionamento del curb in relazione al traffico previsto si è fatto riferimento alla metodologia di ACRP, che prende in considerazione il fabbisogno di sosta nei 15 minuti dell'ora di picco, tenendo conto sia della lunghezza dei veicoli, che dei tempi di sosta. Per tale dimensionamento sono stati considerati i picchi di traffico in arrivo nell'ora di punta (TPHPin).



## 9.5 Sintesi dei fabbisogni

Nella seguente tabella è riportata la sintesi dei fabbisogni stimati per le principali infrastrutture.

ANNI	PREVISIONI DI TRAFFICO						FABBISOGNI					
	Traffico passeggeri	Picchi di traffico	Riempim. Aeromobili		mov/h		Stand		Piste	Park	Terminal	Curb taxi
			Comm.	AG	Comm.	AG	Comm.	AG				
	n. pax	pax/busy day	pax/mov	pax/mov	mov/h	mov/h	n.	n.	n.	n.	mq	m
2010	1.287.780	755	76	1,2	10	1	12	2	1	837	12.080	30
2015	1.853.475	1.087	82	1,3	13	2	20	2	1	1.205	17.386	43
2020	2.392.774	1.403	87	1,4	16	2	24	3	1	1.555	22.445	55
2027	3.400.389	1.994	94	1,4	21	3	31	4	1	2.210	31.897	79

*Stima dei fabbisogni infrastrutturali*

## 10. PSA VIGENTE E STATO DI ATTUAZIONE

Il PSA vigente prevedeva un complesso di interventi di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture che risultano in parte realizzate ed in parte rimaste ancora inattuati, come risulta dal confronto tra la planimetria di piano e lo stato di fatto, riportate e seguire. In particolare risultano attuate quasi tutte le previsioni relative agli edifici situati di fronte alla Darsena, come l'ampliamento dell'aerostazione merci, l'ampliamento del centro meccanografico postale, la realizzazione dei nuovi hangar polifunzionali, mentre risultano non attuate le previsioni relative ai seguenti progetti principali:

- ampliamento del terminal e satellite lato airside;
- nuovi edifici aerostazione merci ad est dell'aerostazione;
- nuovo edificio catering in aderenza al terminal merci;
- ampliamento piazzali Aviazione Generale e sistemazione zona nord;
- Nuovo Hangar MD/80 e hangar aeroclub;
- ampliamento piazzale aeromobili;
- estensione via di rullaggio;

Risultano invece inglobate nel sedime aeroportuale le aree necessarie per la realizzazione della via di rullaggio, così come previste dal PSA vigente.

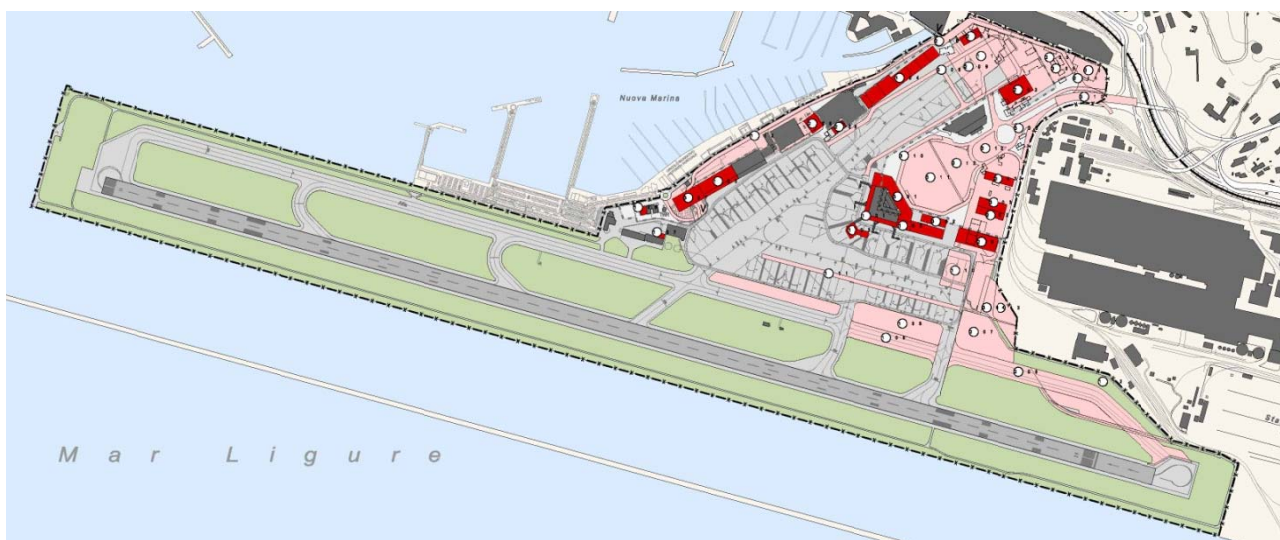


Fig. 23 - Previsioni del PSA vigente (nostra elaborazione)



Fig. 24 - Stato di fatto al 2010



## 11. AGGIORNAMENTO DEL PSA - 2011

### 11.1 Strategie di sviluppo

I terminali aeroportuali costituiscono una infrastruttura di enorme rilevanza per i sistemi territoriali di riferimento, in grado di innescare impatti e sinergie che possono profondamente influenzare lo sviluppo socioeconomico di un territorio.

Da un lato infatti la presenza di un aeroporto efficiente aumenta la competitività del sistema economico territoriale in cui è inserito, dall'altro la presenza di un sistema territoriale economicamente avanzato, con attività produttive, industriali, turistiche e terziarie competitive e dotato di una robusta rete di infrastrutture e servizi, rappresenta una rilevante opportunità per lo sviluppo di un aeroporto, rispetto ad altri scali concorrenti nella stessa regione.

In tal senso l'aeroporto di Genova, gode di un'ottima collocazione all'interno di un settore urbano caratterizzato da un consolidato sistema industriale e turistico e da rilevanti progetti di trasformazione urbana per l'insediamento di attività produttive e terziarie fortemente competitive, che possono rappresentare delle interessanti opportunità di crescita per lo scalo, se accompagnati dallo sviluppo di una efficace rete infrastrutturale di collegamento.

Nonostante la sua posizione strategica, il traffico dell'aeroporto di Genova, sia in termini di viaggiatori che di voli, è però ancora molto modesto in relazione alla dimensioni della città e al suo potenziale bacino di traffico.

Il bacino d'utenza dello scalo rimane infatti ancora limitato prevalentemente all'area genovese, agli addetti del porto mercantile, delle industrie locali e delle strutture fieristiche e in piccola parte al traffico crocieristico.

Tale problema è da attribuire a molteplici cause concomitanti. Innanzitutto alla concorrenza di numerosi scali con traffico internazionale e intercontinentale, situati nelle immediate vicinanze del territorio regionale, che si avvalgono di bacini di utenza comunque di maggiori dimensioni e agevolati da reti di accesso di superficie più efficaci (come Milano Malpensa, Bergamo, Pisa e Nizza).

In secondo luogo, come emerso dall'analisi dello stato attuale dell'aeroporto, le ipotesi di sviluppo dell'aeroporto sono fortemente condizionate dalla mancanza di un efficace collegamento con il territorio e con il sistema di trasporto pubblico, soprattutto con quello su ferro, nonostante la vicinanza della linea ferroviaria.

La carenza di sistema di accessibilità dell'aeroporto rappresenta uno dei principali motivi per i quali il recente "Studio per lo sviluppo della rete Nazionale degli aeroporti", definisce lo scalo genovese nei seguenti termini:

*"L'aeroporto di **Genova** si configura come scalo primario che, in ragione del posizionamento che lo candida come possibile "gateway" nei confronti del traffico "inbound" europeo, potrebbe assumere il ruolo di aeroporto strategico nella rete nazionale laddove dimostri evidenti e rilevanti fasi di sviluppo quantitativo e qualitativo (numero e tipologia di collegamenti) e si potenzino in maniera efficace le connessioni intermodali (ferro e acqua)".<sup>4</sup>*

Lo **sviluppo dell'intermodalità** è stato pertanto assunto come uno degli elementi qualificanti dell'aggiornamento del Piano di sviluppo aeroportuale, come intervento in grado di rendere più accessibile l'aeroporto, di ampliare il bacino di traffico dello scalo, di consentire alla società di gestione di cogliere le opportunità di evoluzione offerte dai nuovi scenari economici ed infrastrutturali della regione e di aumentare la competitività dello scalo.

Gli interventi di sviluppo dell'intermodalità prefigurati dal Master Plan si basano su un collegamento diretto del terminal passeggeri con la rete ferroviaria, con il trasporto pubblico su gomma da e per il centro città e i principali poli di attrazione, produttivi, turistici e terziari, nonché sul potenziamento delle connessioni con il porto turistico, e quindi con il trasporto su acqua, pubblico e privato.

Altro elemento qualificante di sviluppo dello scalo è costituito dall'ipotesi di **rilancio del settore dell'Aviazione Generale**, che comprende voli privati, soprattutto nei mesi estivi in concomitanza con i grandi eventi, come il Salone Nautico, ma anche i voli prova della Piaggio, i voli dell'aeroclub, quelli antincendio e quelli legati al soccorso sanitario. Un settore quindi che fornisce servizi vitali e racchiude numerosi interessi e opportunità per il territorio genovese e ligure, che può trovare numerose sinergie con il vicino porto turistico.

In relazione ai traffici previsti ed in coerenza con il PSA vigente, occorrerà pertanto adeguare le infrastrutture aeroportuali, con priorità all'ampliamento dell'aerostazione, la cui progettazione è già stata avviata, all'estensione dei parcheggi e al miglioramento della viabilità di accesso al terminal, per poi procedere alla sistemazione del sistema airside.

---

<sup>4</sup> "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio" - Redatto da One Works-KPMG-Nomisma nel 2009-2010 per conto di ENAC.

## 11.2 Obiettivi dell'Aggiornamento del PSA

Il presente aggiornamento del Piano, per Ottemperare alle prescrizioni del Decreto di VIA del 2002 si pone tre obiettivi generali:

1. Ridurre il più possibile gli impatti ambientali, rispetto al PSA vigente, ricercando una maggiore integrazione con il tessuto insediativo limitrofo, con il contesto territoriale, ed il sistema di trasporto pubblico sia alla scala urbana che regionale.
2. Adeguare le infrastrutture alle previsioni di traffico elaborate in coerenza con la specifica situazione dell'aeroporto di Genova, come richiesto dalla prescrizione del Decreto di VIA.
3. Ampliare l'orizzonte temporale di riferimento del Piano al 2027, in coerenza con la durata della concessione della gestione totale, rinnovata nel 2009;

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi generali viene perseguito attraverso il seguente complesso di previsioni e di interventi:

- a) **Rielaborazioni delle previsioni di traffico**, sulla base della specificità dell'aeroporto di Genova, del trend degli ultimi anni, nonché delle strategie commerciali della società di gestione, sia del traffico commerciale che di quello Cargo e di Aviazione Generale;
- b) **Sviluppo delle connessioni intermodali**, che integri il trasporto aereo con il sistema dei trasporti pubblici regionali, su ferro, gomma ed acqua, al fine di ampliare il bacino di traffico dello scalo, offrire un livello di servizio migliore e diminuire la congestione del traffico veicolare e derivante dall'aumento dei flussi generati dall'aeroporto.
- c) **Riqualificazione delle aree** in forte stato di degrado più prossime al tessuto urbano;
- d) **Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali** in funzione del traffico previsto al 2027, con rimodulazione delle consistenze edilizie;
- e) **Sistemazione ambientale delle aree land side** per la mitigazione degli impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo e su gomma.
- f) **Contenimento dei consumi energetici**, attraverso la realizzazione di un parco fotovoltaico, per la cogenerazione di energia pulita, di dimensioni tali da garantire il soddisfacimento dell'intera domanda del complesso aeroportuale.

## 11.3 Ridimensionamento del traffico e rinnovo degli aeromobili

IL PSA vigente stimava al 2017 un traffico pari a 3,4 milioni di passeggeri, mentre, come illustrato in dettaglio nel capitolo 7, le previsioni di traffico del presente aggiornamento del PSA stimano di raggiungere lo stesso flusso di passeggeri nel 2027, diluendo tale crescita nell'arco del decennio successivo.

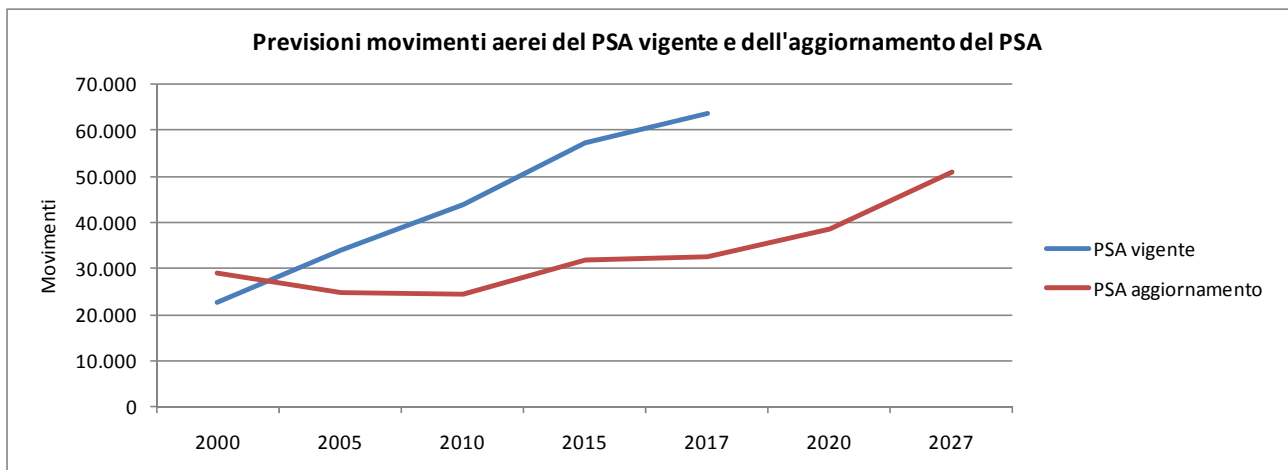
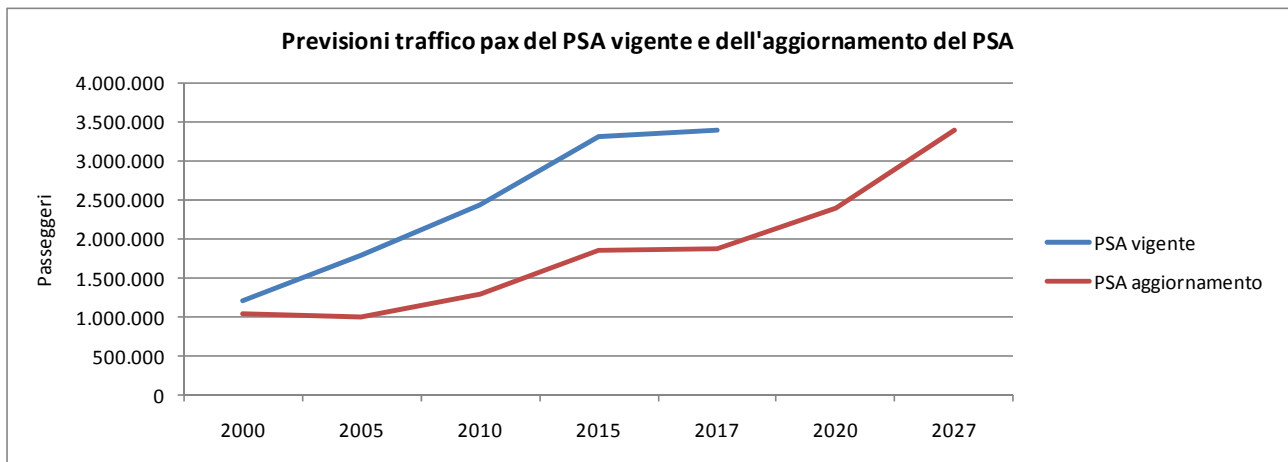
A parità di traffico passeggeri è previsto invece un ridimensionamento dei movimenti annui dai 63.500 previsti nel 2017 dal PSA vigente ai 50.000 stimati dal presente aggiornamento nel 2027, sia per il forte ridimensionamento del traffico cargo, sia per un aumento del fattore di riempimento degli aeromobili.

Tale ridimensionamento già costituisce di per sé un contenimento degli impatti ambientali previsti, nel breve e medio periodo. Ulteriore riduzione degli impatti ambientali è ascrivibile invece al cambio della tipologia degli aeromobili.

Infatti non operano più nello scalo di Genova i voli charter cargo (Antonov ed altri residuati); l'Alitalia (che opera circa il 60% del traffico) ha completamente rinnovato la flotta; nuovi modelli di aeromobili con maggiore capienza sono utilizzati e lo saranno ancora di più in futuro, dai vettori low cost e charter per i voli point-to-point.

ANNO	Passeggeri		Movimenti		Cargo	
	PSA vigente	PSA aggiorn.	PSA vigente	PSA aggiorn.	PSA vigente	PSA aggiorn.
	<i>pax/y</i>	<i>pax/y</i>	<i>mov/y</i>	<i>mov/y</i>	<i>ton</i>	<i>ton</i>
2000	1.208.000	1.044.500	22.685	29.068	13.230	2.954
2005	1.800.000	1.011.630	33.803	24.681	16.885	2.238
2010	2.443.000	1.287.780	43.970	24.464	21.550	3.774
2015	3.316.000	1.853.475	57.195	31.796	27.600	4.388
2017	3.400.000	1.881.979	63.508	32.629	30.322	4.425
2020		2.392.774		38.684		4.916
2027		3.400.389		50.906		5.764

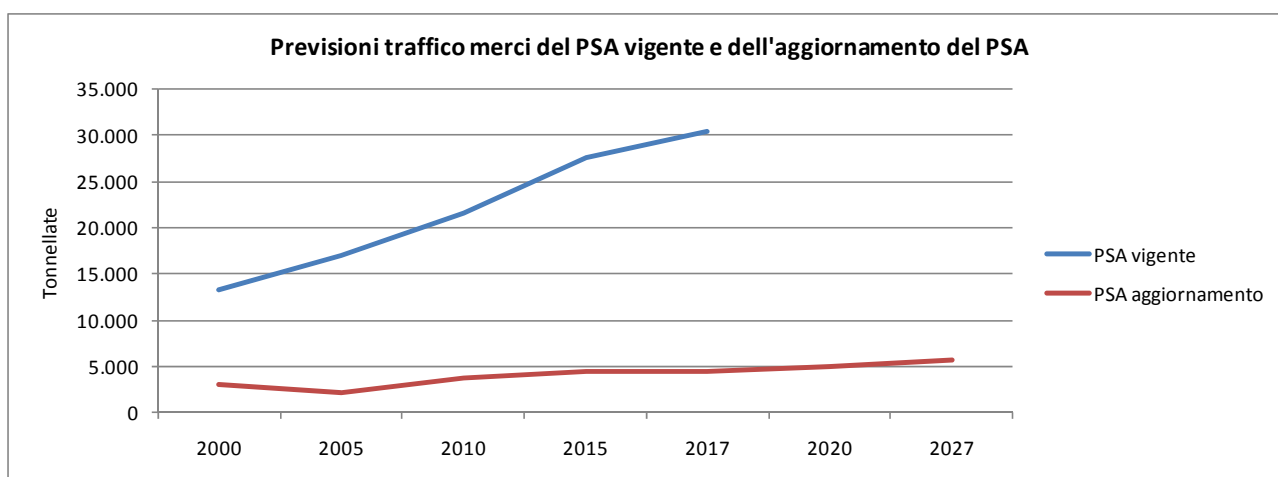
Tab. 11.1 - Confronto tra le previsioni di traffico del PSA vigente e quelle del presente aggiornamento  
\* In rosso gli effettivi dati di traffico effettivamente registrati



Nei grafici sono state riportate a confronto le previsioni di traffico del PSA vigente (in blu) e quelle del presente aggiornamento che dimostrano il rilevante ridimensionamento dei flussi stimati.

Soprattutto per quanto riguarda il cargo le previsioni attuali sono estremamente più ridotte (-80% circa) rispetto a quelle del Piano vigente, che prevedeva al 2017 una movimentazione di circa 30.000 tonnellate di merce, contro circa 5.700 tonnellate previste al 2027.

Tale differenza così rilevante indica chiaramente un cambiamento di strategia di sviluppo del settore, rispetto agli anni 2000, quando la società di gestione puntava molto sullo sviluppo del settore cargo, tanto da prevedere nel piano di sviluppo dell'aeroporto un consistente ampliamento infrastrutturale dedicato al traffico merci, che oggi appare assolutamente sproporzionato ad un settore che si è invece stabilizzato a valori molto modesti.



## 12. INTERVENTI PREVISTI

### 12.1 Sviluppo delle connessioni intermodali

Nella parte nord del sedime aeroportuale è presente una vasta area, di circa 2,6 Ha, prevalentemente occupata da immobili in disuso in forte stato di degrado che necessita da tempo di essere recuperata a servizio dell'aeroporto.

La disponibilità di un'area strategica nei pressi della linea ferroviaria e della viabilità di accesso all'aeroporto offre l'eccezionale opportunità di realizzare un vero e proprio **terminal intermodale**, con la funzione di cerniera e di scambio tra varie modalità di trasporto (aria-ferro-gomma-acqua).

Il terminal intermodale, in tale posizione strategica, potrà svolgere la funzione di punto di partenza, di arrivo e di scambio dei flussi di traffico del trasporto aereo e ferroviario, di quelli legati al trasporto pubblico e privato su gomma, del collegamento funicolare con il futuro polo tecnologico della collina degli Erzelli, nonché dei percorsi pedonali assistiti con la stazione ferroviaria di Sestri e con il nuovo porto turistico.

La particolare posizione dello scalo in relazione al tessuto insediativo e alla città, e quella del terminal intermodale proposto, in relazione ai collegamenti urbani e regionali esistenti e previsti, richiedono funzioni e capacità del terminal stesso, non solo a servizio dell'aeroporto, ma dell'intero contesto urbano in un cui è inserito. E' presumibile infatti che una nuova stazione ferroviaria ed un terminal bus, dotati di parcheggio auto e di servizi complementari, generi una domanda da parte della città, che va oltre la mera domanda dei passeggeri aeroportuali.

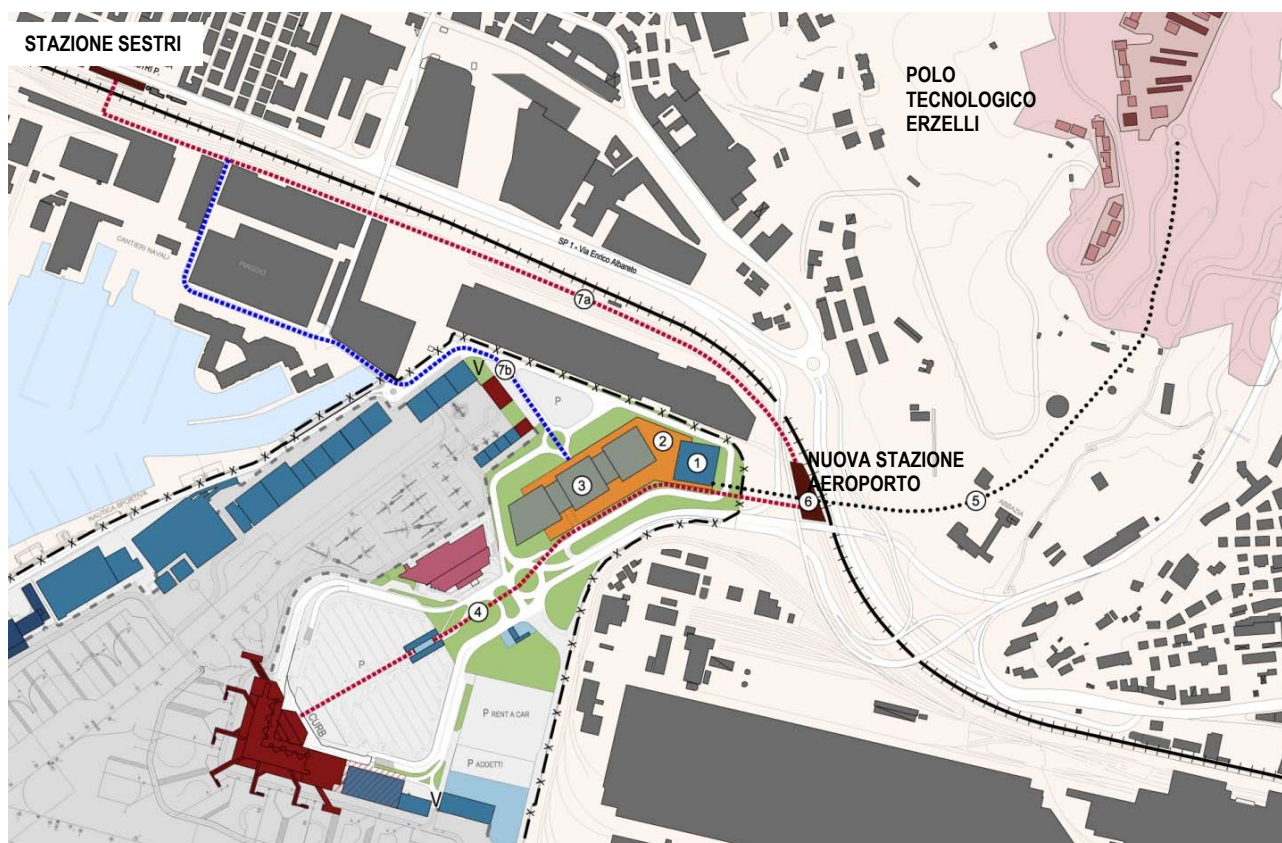


Fig. 25 - Componenti del nodo intermodale

- |  |  |
|--|--|
| 1 - Centro direzionale                 | 5 - Funivia Erzelli  |
| 2 - Autostazione bus di linea          | 6 - Nuova stazione aeroporto                               |
| 3 - Parcheggio di interscambio         | 7a - Collegamento stazione di Sestri                       |
| 4 - Collegamento pedonale sopraelevato | 7b - Collegamento stazione di Sestri – ipotesi alternativa |

Il dimensionamento della infrastruttura, soprattutto per ciò che concerne l'offerta di sosta, tiene conto di tale esigenza: il terminal intermodale previsto è infatti costituito da un edificio multifunzionale, costituito da un terminal bus al primo livello; da un parcheggio multipiano ai livelli superiori, dalla stazione della funivia degli Erzelli, e da un centro direzionale.

Il nodo intermodale è incentrato su un **collegamento sopraelevato pedonale stazione- aerostazione**, che rappresenta la spina dorsale del sistema, l'elemento che drena e distribuisce tutti i flussi dei passeggeri in arrivo con le diverse modalità di trasporto e la connessione diretta tra il sistema città ed il complesso aeroportuale.

Il Terminal intermodale è inoltre collegato alla stazione di Sestri e al nuovo porto turistico mediante percorsi pedonali assistiti.

A seguire in dettaglio le componenti infrastrutturali che compongono il terminal.

### **Componenti del terminal intermodale:**

- **Stazione dei bus**, per gli autobus pubblici di linea e i bus privati a servizio delle attività crocieristiche (charter); è costituita da una grande piastra al primo livello, coperta ma aperta ai lati, a copertura delle aree di carico e scarico, delle aree di parcheggio dei bus, così come di tutti gli elementi di distribuzione verticale ai piani superiori,
- **Parcheggio multipiano**, con capacità di circa 1500 posti auto, destinato sia agli utenti aeroportuali, passeggeri che addetti, che ad un più ampio bacino di utenza urbano. Rispetto al fabbisogno dell'aeroporto è previsto che il terminal offra circa 700 posti auto aggiuntivi, in maniera da fungere come parcheggio di interscambio a servizio degli insediamenti direzionali e produttivi della città, facilmente raggiungibili dal terminal attraverso il trasporto ferroviario, la funivia, o il trasporto pubblico su gomma. In tal modo il terminal intermodale potrebbe efficacemente concorrere alla mitigazione della congestione del traffico sull'intero sistema viario cittadino.
- **Nuova stazione ferroviaria** in corrispondenza dell'aeroporto, derivante dallo spostamento dell'attuale stazione di Cornigliano; la fermata ferroviaria troverebbe spazio dalla eliminazione di alcuni binari dismessi, in un punto di non interferenza con il viadotto carrabile di accesso all'aeroporto;
- **Collegamento pedonale assistito stazione- aerostazione**; un percorso su tapis roulant, che inizia dalla nuova stazione ferroviaria, passando al disotto del viadotto della bretella di collegamento con l'Aurelia, passa attraverso il terminal intermodale e prosegue, in elevazione, e fino all'aerostazione passeggeri, con collegamento anche l'albergo esistente;
- **Stazione di risalita della funicolare** di collegamento con il Parco Scientifico e tecnologico degli Erzelli; l'impianto è posto al primo livello del terminal, in maniera da ridurre la pendenza della funivia;
- **Centro direzionale-logistico**, destinato ad accogliere gli uffici direzionali aeroportuali e altre funzioni (uffici informazioni e prenotazioni alberghiere; accoglienza turistica etc.) oggi ubicate nel terminal, che potranno liberare spazi a servizio delle aree operative passeggeri e concorrere all'aumento dei livelli di servizio e del comfort dell'aerostazione passeggeri.
- **Collegamento pedonale a raso Stazione di Genova-Sestri – polo intermodale**; tale percorso sarà realizzato lungo il tracciato di un binario morto in disuso e potrà essere dotato di tapis roulant, per ridurre i tempi di percorrenza.
- **Collegamento pedonale con il porto turistico Marina Aeroporto**; è previsto un percorso pedonale protetto, in fregio alla Via Pionieri e Aviatori d'Italia, che connette il terminal alla darsena.
- **Interconnessione viaria con l'accesso autostradale e la nuova viabilità a mare.**

Alcune delle componenti infrastrutturali del terminal intermodale, come per esempio la stazione ferroviaria, ricadono all'esterno del sedime e risultano di competenza di altri soggetti pubblici: sarà pertanto necessario avviare subito un processo di concertazione e di condivisione delle scelte con i soggetti istituzionali competenti per la programmazione ed attuazione degli interventi.



## 12.2 Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali landside

### 12.2.1 Terminal passeggeri

Rispetto al PSA vigente, che prevedeva un ampliamento del terminal al 2017 di circa 24.000mq, il PSA 2011 riduce tale ampliamento in maniera sostanziale per la prima fase, limitandolo a 7.000 mq, che porterà la dimensione complessiva del terminal a 21.500 mq. Tale ampliamento, in corso di progettazione definitiva, porterà ad una configurazione finale del terminal in grado di accogliere circa 2,5 milioni di passeggeri, pertanto sufficiente a soddisfare i fabbisogni previsti al 2021.

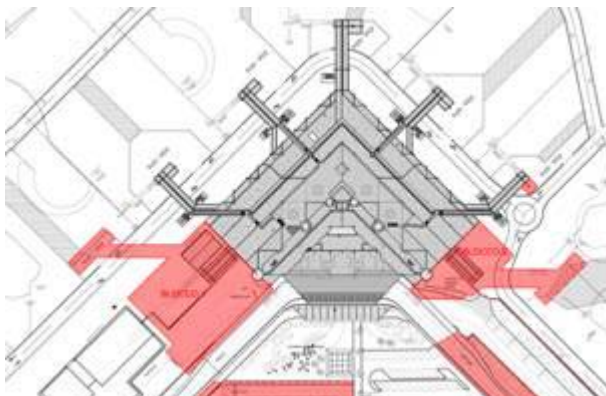


Fig. 26 – Schemi di espansione dell'aerostazione passeggeri

Viene riservato uno spazio per un eventuale un successivo lotto di ampliamento del terminal, nel lato est, per l'adeguamento al traffico previsto al 2027.

### 12.2.2 Curb arrivi e partenze

La viabilità di accesso al terminal, sia quella a raso diretta agli arrivi, che quella in viadotto diretta alle partenze, sarà notevolmente potenziata sia in termini di sviluppo lineare e migliorata, attraverso l'allungamento e l'ampliamento della zona di drop-off e drop-out e la realizzazione di corsie di accesso separate per il trasporto pubblico e quello privato.

### 12.2.3 Edificio servizio passeggeri

Fabbricato posto in posizione baricentrica tra il nuovo polo intermodale ed il terminal, lungo il percorso pedonale in elevazione, ospiterà gli uffici dei rental car, alcuni servizi ai passeggeri (bar, edicola, info e servizi igienici, servizi vari aeroportuali).

### 12.2.4 Aviazione Generale

Al fine di riqualificare un'area fortemente degradata in prossimità del tessuto urbano di Sestri, è prevista la sistemazione dell'area dedicata all'Aviazione Generale, con un nuovo terminal dedicato, nella zona nord, dotato di un'adeguata area parcheggi, dove saranno svolte tutte le attività proprie del servizio.

Il terminal previsto si affaccia direttamente sul piazzale di sosta dedicato agli aeromobili dell'Aviazione Generale, attrezzata con nuovi hangar per il ricovero e la manutenzione dei veivoli, in risposta alla crescente domanda di tali spazi. E' prevista la realizzazione di un nuovo fabbricato per l'Aeroclub locale, dotato anch'esso di nuovi hangar per il ricovero dei aeromobili.

### 12.2.5 Area merci

Le previsioni del PSA vigente relative agli ampliamenti degli edifici merci di fronte alla Darsena risultano oggi totalmente attuati e non emergono ulteriori fabbisogni di spazi.

Sono state quindi completamente eliminate dal PSA 2011 le previsioni relative ad una nuova cargo city ad est del terminal passeggeri. In tal zona il PSA del 2002 prevedeva la realizzazione di due edifici destinati alla nuova

aerostazione merci in area extra doganale, ed un terzo edificio per la aerostazione merci in area doganale, per complessivi 15.000 mq ed un volume totale di 87.000 mc.

Per il servizio merci pertanto non si prevedono nuovi ampliamenti, essendo le strutture attuali sufficienti a soddisfare i fabbisogni relativi ai traffici previsti, piuttosto modesti.

#### *12.2.6 Parcheggi*

Oltre ai parcheggi previsti nel terminal intermodale, l'aggiornamento del PSA prevede la realizzazione di una zona parcheggi per gli addetti e per gli autonoleggiatori, ad est del terminale passeggeri, nell'area che sarà resa disponibile dalla riprotezione del deposito dei carburanti in zona airside. L'area di sosta è pensata come un'area più permeabile possibile, con un'alta densità di alberature, tale da minimizzare al massimo l'impatto ambientale.

#### *12.2.7 Caserme*

Le caserme attualmente ubicate a nord del sedime aeroportuale, dove è previsto il terminal intermodale, saranno riprotette in parte in una zona vicino alle attrezzature dei Vigili del fuoco e in parte in zona antistante il piazzale aeromobili, a sud delle officine.

### **12.3 Parco fotovoltaico**

In una fascia a confine con il confine aeroportuale, lungo la strada perimetrale ad ovest, è prevista la realizzazione di un parco fotovoltaico in grado non solo di produrre tutta l'energia necessaria a soddisfare il fabbisogno del complesso aeroportuale, ma di poter immettere nel mercato una buona quantità di energia "pulita".

## 12.4 Interventi in ambito Airside

### 12.4.1 Prolungamento via di rullaggio

Il sistema di pista e raccordi, come visto, nonostante presenti una capacità più che adeguata ai traffici attesi, presenta una criticità dal punto di vista operativo, che risiede nella mancanza di un tratto della via di rullaggio parallela alla pista di volo in corrispondenza della testata 29, che comporta la necessità di effettuare operazioni di back-track in pista, principalmente in fase di decollo. Pertanto si ritiene opportuno confermare la previsione del PSA vigente di estensione della taxi way in direzione sud, fino al raggiungimento della testata 29 della pista di volo. (indicato al n. 23 nella figura sotto riportata).

### 12.4.2 Ampliamento piazzale sosta aeromobili

Rispetto alle previsioni del PSA vigente, che prevedeva un ampliamento del piazzale di 60.000 mq, il PSA 2011 prevede un rilevante ridimensionamento di tale estensione, riducendolo a 7000 mq. (indicato al n. 24 nella figura sottostante) in relazione ai fabbisogni al 2027.

### 12.4.3 Infrastrutture ed impianti di assistenza al volo

Il PSA 2011 prevede nuove opere destinate a potenziare l'infrastruttura tecnologica a servizio delle operazioni di volo. In particolare verrà realizzato un nuovo blocco tecnico in prossimità della torre di controllo e verrà realizzata una nuova centrale elettrica di controllo e comando delle assistenze visive e luminose agli aeromobili.

### 12.4.4 Deposito carburanti

E' prevista la riprotezione del deposito carburanti in area airside. Attualmente infatti il distributore è ubicato in area land side, a confine con lo stabilimento dell'ILVA, ad est del parcheggio a raso. (indicato al n. 26 nella figura sottostante). La delocalizzazione del deposito consente la disponibilità di aree in posizione pregiate per usi e attività più adeguate, sia dal punto di vista funzionale che ambientale, con l'area antistante l'aerostazione passeggeri.



Fig. 27 - Interventi previsti in ambito airside

#### 12.4.5 Servizi aeroportuali

E' prevista la realizzazione di un'area per la prova motori (indicato al n. 22 nella figura sopra riportata) e lo spostamento dell'officina (n. 18), per una riorganizzazione ed un uso ottimale delle aree prospicienti il piazzale aeromobili. E' inoltre prevista realizzazione di un ricovero mezzi di rampa sul piazzale aeromobili, in adiacenza all'ultimo lotto di espansione del terminal passeggeri.

#### 12.5 Interventi di sistemazione ambientale

La limitata estensione dell'area aeroportuale non lascia spazi adeguati per la realizzazione di significative aree verde di mitigazione ambientale. Ciò nonostante, rispetto al vigente PSA, il presente aggiornamento ha cercato di prevedere una sistemazione a verde di quanti più spazi possibili, con la funzione di filtro e di arredo alle nuove infrastrutture previste, o come schermatura degli stabilimenti industriali limitrofi.

Fasce di verde sono previste intorno al nuove terminal intermodale, così come lungo la viabilità principale di accesso e di distribuzione. Un ampia zona di verde è infine prevista in adiacenza ai previsti nuovo parcheggi rental car.

D'altro lato, sempre rispetto al Piano vigente, la riduzione degli ampliamenti del piazzale aeromobili principale e quello dell'Aviazione Generale, la eliminazione delle previsioni relativi alla cargo city e conseguente spostamento del deposito carburanti, consente un consistente aumento delle superfici permeabili.

### 13. ASSETTO DEFINITIVO AL 2027

Si riporta a seguire la planimetria con gli assetti definitivi previsti al 2027, riportati in dettaglio nelle tavole di piano allegate.

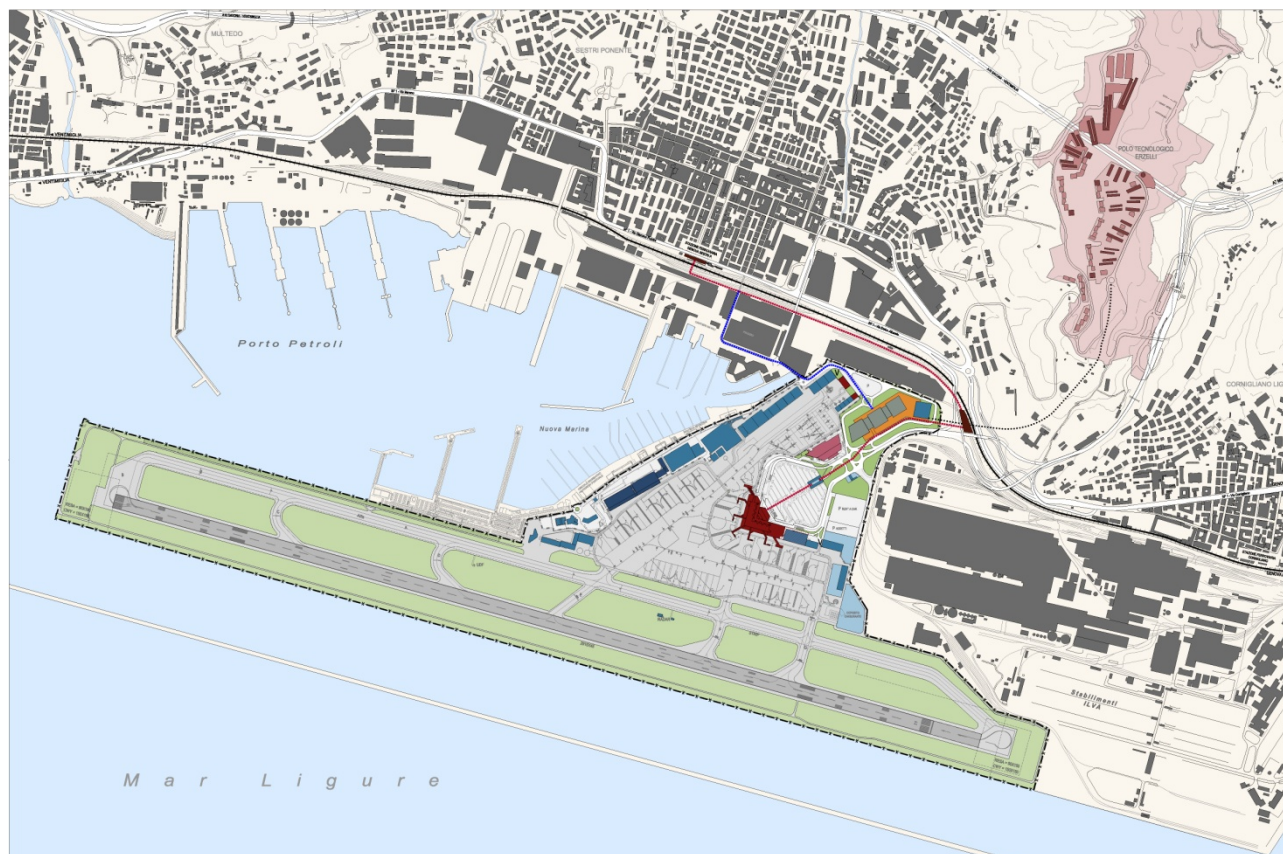


Fig. 28 - Aggiornamento PSA 2011- assetto definitivo al 2027



## 14. INTERVENTI PREVISTI E FASI DI ATTUAZIONE

### 14.1 Interventi previsti a breve termine (2015)

- 01 Ampliamento Terminal Passeggeri prima fase
- 02 Curb fronte terminal
- 22 Prova motori
- 16 Blocco tecnologico
- 17 Hangar Guardia di Finanza

### 14.2 Interventi previsti a medio- lungo termine (2027)

#### Potenziamento airside

- 23 Bretella di Collegamento
- 24 Ampliamento piazzale aeromobili
- 25 Centrale AVL
- 28 Parco fotovoltaico

#### Riqualificazione Aviazione Generale

- 11 Terminal Aviazione Generale
- 12 Hangars Aviazione Generale
- 13 Viabilità di accesso area Aviazione Generale
- 14 Parcheggio a raso Aviazione Generale
- 15 Sistemazione piazzale Aviazione Generale

#### Nodo Intermodale

- 03 - Torre servizi
- 04 - Piastra autostazione bus
- 05 - Parcheggio multipiano
- 06 - Stazione ferroviaria Aeroporto
- 07 - Collegamento Terminal - Nodo Intermodale
- 08 - Collegamento Aeroporto - Polo Tecnologico Erzelli
- 09 - Fabbricato servizi passeggeri
- 10a - Riprotezione Caserme Enti di Stato
- 10b - Riprotezione Caserme Enti di Stato

#### Interventi di mitigazione degli impatti ambientali

- 26 - Riprotezione Deposito carburante
- 27 - Sistemazione aree Verdi Landside
- 28 Parco fotovoltaico
- 20 - Parcheggio a raso (rent a car)
- 21 - Parcheggi a raso (Addetti)

#### Altri edifici

- 18 Servizi aeroportuali
- 19 Ricovero mezzi di rampa

## 14.3 Programma degli interventi

Interventi previsti da PSA 2010- 2027		FINANZIAMENTI		
		TOT AL 2015	TOT AL 2020	TOT AL 2027
<b>TERMINAL</b>				
01	Ampliamento Terminal Passeggeri	21.700.000	0	2.000.000
02	Curb fronte terminal	0	414.000	0
	<b>TOT</b>	<b>21.700.000</b>	<b>414.000</b>	<b>2.000.000</b>
<b>NODO INTERMODALE</b>				
03	Torre servizi (uffici)	0	0	17.710.000
04	Piastra autostazione bus	0	11.419.000	0
05	Parcheggio multipiano	0	6.458.000	4.306.000
06	Stazione ferroviaria aeroporto			
07a	Collegamento pedonale Nodo intermodale -Terminal	0	4.000.000	0
07b	Collegamento pedonale Stazione - Nodo intermodale			
08	Collegamento Aeroporto - Polo Tecnologico Erzelli			
09	Fabbricato servizi passeggeri	0	437.000	3.933.000
10a	Riprotezione Caserme Enti di Stato	0	239.000	2.153.000
10b	Riprotezione Caserme Enti di Stato	0	607.000	5.463.000
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>23.160.000</b>	<b>33.565.000</b>
<b>RIQUALIFICAZIONE AVIAZIONE GENERALE</b>				
11	Nuovo Terminal Aviazione Generale	0	2.520.000	0
12	Nuovi Hangars Aviazione generale	0	1.967.000	1.311.000
13	Viabilita' di accesso area Aviazione Generale	0	181.000	0
14	Parcheggio a raso Aviazione Generale	0	449.000	0
15	Sistemazione piazzale Aviazione Generale	0	138.000	92.000
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>5.255.000</b>	<b>1.403.000</b>
<b>ALTRI EDIFICI</b>				
16	Blocco tecnologico (uffici) - ENAV			
17	Hangar Guardia di Finanza			
18	Servizi aeroportuali (officina, deposito, uffici)	0	0	1.776.000
19	Ricovero mezzi di rampa			
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.776.000</b>
<b>ACCESSIBILITA' - VIABILITA' - PARCHEGGI</b>				
20	Parcheggio a raso ( rent a car)	0	0	681.000
21	Parcheggi a raso (Addetti)	0	0	214.000
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>895.000</b>
<b>INFRASTRUTTURE DI VOLO</b>				
22	Prove motori (Piaggio)			
23	Bretella di Collegamento	0	3.728.000	0
24	Ampliamento piazzale aeromobili	0	1.277.000	0
25	Centrale AVL - ENAV			
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>5.005.000</b>	<b>0</b>
<b>INTERVENTI DI MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI</b>				
26	Riprotezione Deposito carburante			
27	Sistemazione aree Verdi Landside	0	0	193.000
28	Parco fotovoltaico			
	<b>TOT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>193.000</b>
<b>OPERE DI MANUTENZIONE</b>				
xx	Opere di manutenzione varie airside	1.900.000	2.500.000	5.500.000
xx	Attrezzature varie	1.650.000	750.000	750.000
	<b>TOT</b>	<b>3.550.000</b>	<b>3.250.000</b>	<b>6.250.000</b>
<b>Totale investimenti 2010-2027</b>		<b>108.416.000</b>	<b>25.250.000</b>	<b>37.084.000</b>
<b>Di cui a carico del Gestore</b>		<b>45.893.000</b>	<b>25.250.000</b>	<b>11.206.000</b>
<b>Di cui in Project Financing</b>		<b>62.523.000</b>	<b>0</b>	<b>34.876.000</b>

	Interventi a carico Terzi
	Interventi in subconcessione
	Interventi fuori dal Masterplan
	Interventi in project financing

## 15. CONSISTENZE EDILIZIE

Nella tabella a seguire sono riportate a confronto le consistenze previste dal PSA vigente con quelle del presente aggiornamento del PSA, in rapporto alla situazione al 2000.

Come si evince dalla tabella rispetto al Piano vigente il presente aggiornamento ridimensiona notevolmente le consistenze degli edifici, così come le superfici impermeabili.

In particolare si riduce di 11mila metri quadrati la superficie coperta dagli edifici e di 19mila la superficie Lorda, corrispondente 110mila metri cubi in meno.

Si riduce anche la superficie impermeabile destinata al piazzale aeromobile ed alla viabilità, per complessivi 120mila mq. Anche la superficie destinata a parcheggi diminuisce di circa 15 mila mq.

	Situazione al 2000	PSA 2000		PSA 2011		Diff. Psa 2000 e Psa 2011 al 2027
		Previsioni al 2017	Incrementi 200-2017	Previsioni al 2027	Incrementi 2000-2027	
<b>SEDIME AEROPORTUALE</b>	1.550.000 mq	1.590.000 mq	40.000 mq	1.590.000 mq	40.000 mq	0 mq
<b>AREE DA ACQUISIRE</b>	mq	40.000 mq	mq	0 mq	0 mq	0 mq
<b>EDIFICI E SERVIZI AEROPORTUALI</b>						
Superficie coperta	43.000 mq	79.770 mq	36.770 mq	68.448 mq	25.448 mq	-11.322 mq
SLP	57.400 mq	111.870 mq	54.470 mq	92.740 mq	35.340 mq	-19.130 mq
Cubatura	260.000 mc	557.260 mc	297.260 mc	447.074 mc	187.074 mc	-110.186 mc
<b>INFRASTRUTTURE AIRSIDE</b>						
Pista di volo	187.000 mq	187.000 mq	0 mq	187.000 mq	0 mq	0 mq
Via di Rullaggio	93.000 mq	132.000 mq	39.000 mq	132.000 mq	39.000 mq	0 mq
Raccordi	37.000 mq	37.000 mq	0 mq	37.000 mq	0 mq	0 mq
Piazzali AAMM	270.000 mq	330.000 mq	60.000 mq	277.000 mq	7.000 mq	-53.000 mq
<b>VIABILITA'</b>						
Viabilità a raso e in viadotto	40.000 mq	76.000 mq	116.000 mq	76.000 mq	36.000 mq	-80.000 mq
<b>AREA A VERDE</b>	774.000 mq	597.730 mq	-176.270 mq	737.000 mq	-37.000 mq	139.270 mq
<b>PARCHEGGI</b>						
Parcheggi pubblici	40.000 mq	90.000 mq	50.000 mq	70.000 mq	30.000 mq	-20.000 mq
Parcheggi addetti e rental car	30.000 mq	60.000 mq	30.000 mq	50.000 mq	20.000 mq	-10.000 mq
<b>totale parcheggi</b>	70.000 mq	<b>150.000 mq</b>	80.000 mq	<b>120.000 mq</b>	<b>50.000 mq</b>	<b>-30.000 mq</b>
<b>STAZIONE BUS</b>	0	0	0	14.500 mq	14.500 mq	14.500 mq

PROGETTI DI TRASFORMAZIONE ATTUATI, PREVISTI E IN CORSO DI ATTUAZIONE



LEGENDA

- STAZIONE FERROVIARIA
  - AUTOSTRADA
  - STRADA PROVINCIALE
  - LINEA FERROVIARIA
  - DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
  - AEROPORTO
- AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANA
- RIQUALIFICAZIONE STABILIMENTI ILVA - PROGRAMMATO
  - RIQUALIFICAZIONE URBANA DI CORNIGLIANO - PROGRAMMATO
  - PORTO TURISTICO MARINA AEROPORTO - REALIZZATO
  - POLO TECNOLOGICO DEGLI ERZELLI - IN CORSO
  - PIANO DI RECUPERO DI FIUMARA - REALIZZATO
  - AREA PRODUTTIVA DI CAMPI - REALIZZATO

1 Erzelli Parco Scientifico Tecnologico

Area di intervento: 446.005 mq  
Stato di attuazione: in corso

Dalla seconda metà degli anni '90 il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento degli Insediamenti produttivi, vigente sull'area in luogo del Piano Urbanistico Comunale, ha destinato la spianata di Erzelli alla realizzazione di un "parco scientifico tecnologico", luogo ove, sull'esempio di consolidate esperienze internazionali, la presenza di attività di ricerca di base, ricerca applicata e produzione, accompagnata dalla qualità degli insediamenti, crea le condizioni ideali per favorire l'integrazione dei saperi e la creatività, la sinergia tra teoria e prassi produttiva e, in ultima analisi, l'eccellenza in un settore trainante dello sviluppo del territorio.

Il progetto prevede la realizzazione di 413.000 mq di Superficie Utile così distribuita:

- 90.000 mq sono impegnati dalle funzioni universitarie;
- 105.000 mq sono destinate a residenza;
- 104.000 mq sono destinati all'industria ad alta tecnologia e altri;
- 104.000 mq al terziario-direzionale, oltre a connettivo urbano e funzioni compatibili.



2A Cornigliano

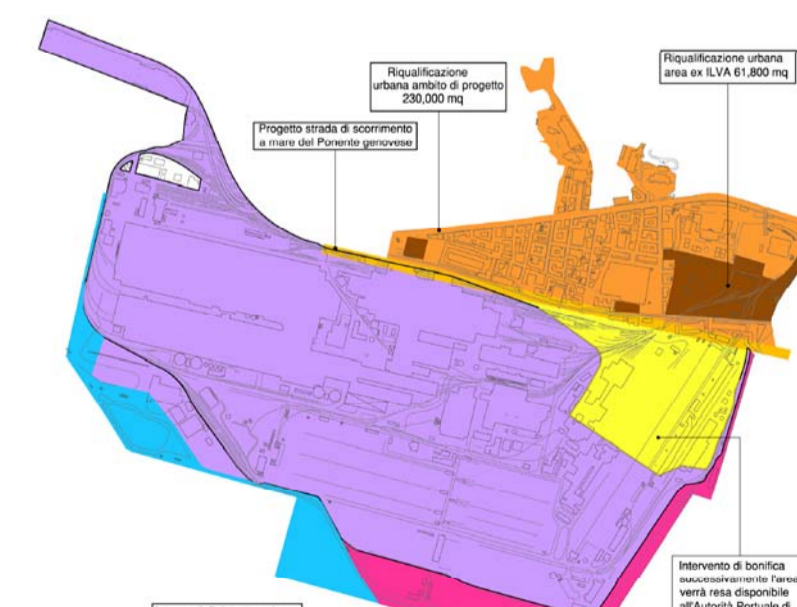
Proposta di riqualificazione dell'area industriale

Area di intervento: 266.000 mq  
Stato di attuazione: programmato - in corso bonifica

L'ambito di intervento comprende una superficie di 1.316.000 mq di proprietà della Società Per Cornigliano S.p.A. di cui 1.050.000 mq sono stati ceduti con diritto di superficie all'ILVA ed i restanti 266.000 mq saranno dapprima oggetto di un intervento di demolizione e smantellamento degli impianti presenti e di una bonifica ambientale.

Il Programma progettuale prevede la creazione di:

- una stazione ferroviaria terminali TAV;
- un centro direzionale per la piccola e media impresa;
- un grande complesso alberghiero;
- un centro congressi;
- un parco urbano.



- Legenda
- Area di intervento - 266.000 mq
  - Servizi - 76.000 mq
  - Riqualificazione urbana - 230.000 mq
  - Area per attività logistiche - portuali - 144.000 mq
  - Corridoi infrastrutturali - 40.000 mq

2B Cornigliano

Progetto di riqualificazione urbana

Area di intervento: 230.000 mq  
Stato di attuazione: da avviare

La proposta di Master Plan di Cornigliano è stata redatta (per conto della Società Per Cornigliano) d'intesa con il Comune di Genova) dal gruppo vincitore del concorso di idee bandito dal Comune nel 2005, guidato dal prof. Arch. Marco Casamonti.

L'ambito del Master Plan comprende non solo le aree dismesse dalle acciaierie destinate a funzioni urbane (62.000 mq, circa, di proprietà della Società Per Cornigliano) ma anche aree limitrofe, quali la rimessa AMT, Villa Bombrini, Villa Serra, l'area dei capannoni produttivi (nord-est), Via Cornigliano, Via Bertolotti e la zona del mercato rionale, Valletta Rio San Pietro.

Elementi alla base del progetto di riqualificazione:

- dotazione di servizi locali
- dotazione di funzioni attrattive a livello sovracomunale



- Legenda - individuazione macro aree
- Piano Villa Bombrini - sistema attrattivo - funzioni: scolare
  - Media Pila - sistema produttivo - funzioni: produttivo, direzionale, polo formativo avanzato
  - Nuova spina commerciale - sistema urbano locale - funzioni: commerciali, attrattive loc., ristoranti, R&D, mercato locale
  - Nuova stazione - sistema urbano locale - funzioni: locali - verde attrezzato, parcheggio di interscambio
  - Villa Serra - sistema attrattivo locale - riqualificazione e ristrutturazione
  - Valletta Rio San Pietro polo scolare sportivo - riqualificazione ed ampliamento servizi scolastici
  - Nuova abitabilità
  - Via Cornigliano - valorizzazione e trasformazione in strada di permeabilità locale

3 Marina Genova Aeroporto

Area di intervento: 40.000 mq  
Stato di attuazione: realizzato

Di grande rilievo per le sinergie che possono essere innescate con l'aeroporto, la recente realizzazione del porto turistico denominato Marina Aeroporto, sorto al confine con l'area aeroportuale, a ridosso della pista di atterraggio, in una zona della città di Genova che da molti decenni era stata sacrificata a logiche di tipo industriale.

Il Marina Aeroporto si configura come Polo Nautico dedicato alla grande nautica da diporto, oltre infatti 500 posti barca dislocati in 3 darse, con moli di 200 e 300 m.

Il sito comprende inoltre, un borgo residenziale con 200 appartamenti, una Club House con Beauty Farm e 14 Mini Suite, uno Sporting Club con piscina e campi da tennis, 7 ristoranti, 4 bar, gallerie di negozi e servizi specializzati per la nautica.



4 Fiumara

Piano di recupero urbano

Area di intervento: 168.000 mq  
Stato di attuazione: realizzato

Il P.R.U. di Fiumara per effetti, dimensioni e investimenti rappresenta il principale progetto di riconversione urbanistica operato nella città di Genova. Il programma, infatti, ha interessato un'area strategica di oltre 20 ettari, dismessa da oltre dieci anni e posta all'intersezione delle principali direttrici del sistema viario.

Il programma di riqualificazione ha fatto perno sulla realizzazione di un polo direzionale e per il terziario avanzato, collocato in uno spazio "cerniera" tra i centri di Cornigliano e Sampierdarena, compatibile con la localizzazione di insediamenti residenziali, commerciali e servizi pubblici a scala urbana rivolti sia ai cittadini che alle imprese.

In particolare, il programma ha permesso di realizzare il palazzo dello sport, un parco pubblico e spazi verde e di viabilità pedonale attrezzata (per un totale di 27.000 mq), parcheggi pubblici e il riordino complessivo della viabilità.

Gli interventi privati hanno riguardato la realizzazione di spazi destinati ad attività direzionali, un edificio adibito ad attività terziarie e direzionali, un cinema multisala e centro divertimenti, connettivo urbano e commerciale, ristrutturazioni, residenze.

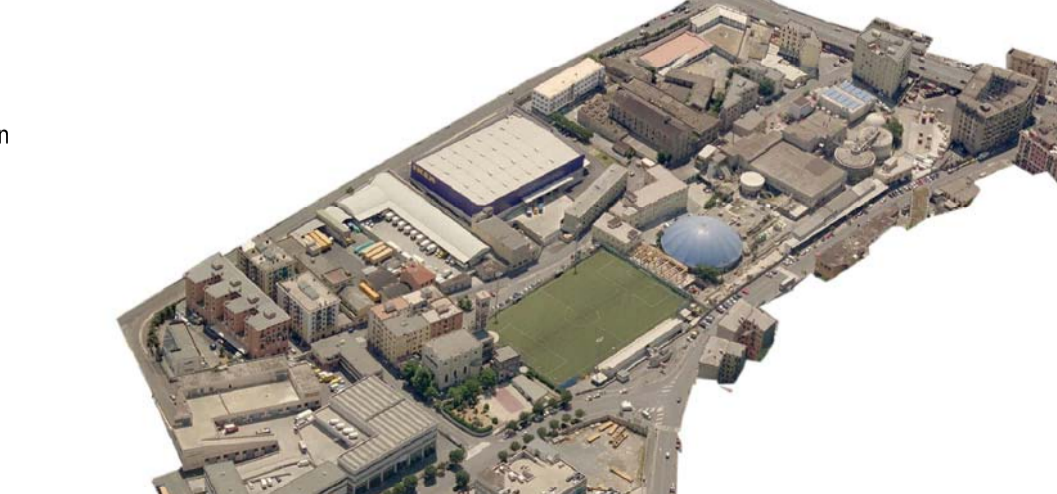


5 Area Produttiva di Campi

Area di intervento 200.000 mq  
Stato di attuazione: realizzato

Dopo le operazioni di acquisizione dell'area e la predisposizione di un primo programma da parte della Società, tra il '90 e il '92, sono stati effettuati tutti gli interventi di bonifica e, è stato dato il via all'intervento per la valorizzazione dell'area, con la realizzazione di:

- 15 ettari per attività produttive;
- 2 ettari per la realizzazione di strade e reti;
- 5 ettari di verde attrezzato.



ENAC Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti  
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE  
AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA

Progetto:  
AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI V.I.A.

Committente:  
**AEROPORTO DI GENOVA** S.p.A.  
Aeroporto Cristoforo Colombo  
16154 GENOVA (GE) (ESTR)  
Tel: 010/60151 - Fax: 010/6015487

Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.

Progettisti:  
**One Works Architecture, Infrastructure and Urban Engineering**

Progettato da:  
Arch. E. De Paolis  
Massimo Galina  
Anna Breda



TRASFORMAZIONI URBANE IN ATTO

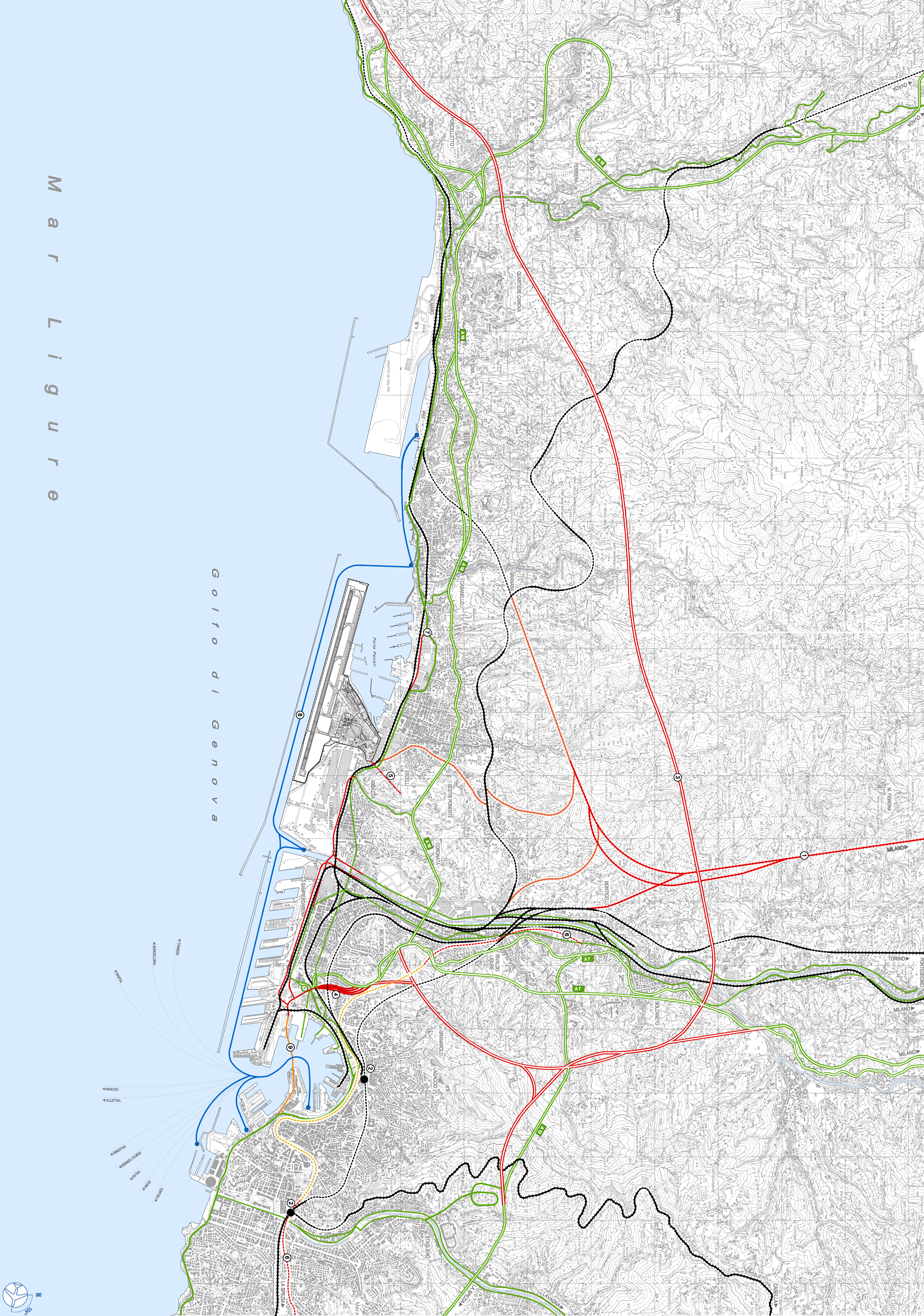
Scala: 1:10.000

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Mar 2011	TAV_01_dwg	Trasformazioni urbane in atto	01

Cod. progetto: 100002020  
Redatto: Arch. E. De Paolis  
Verificato: Arch. E. De Paolis  
Approvato: Arch. E. De Paolis

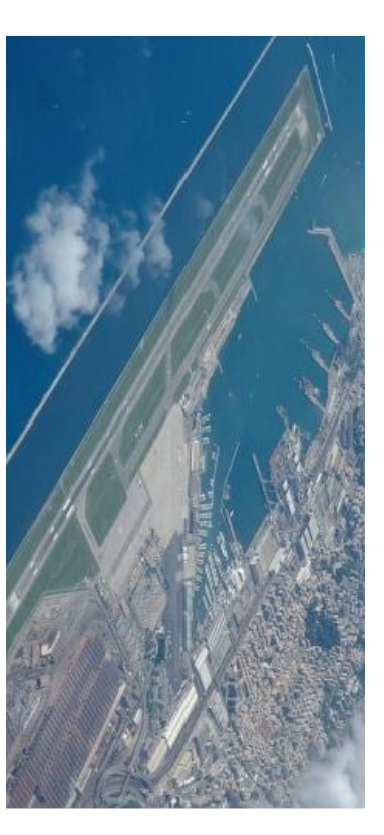
IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRÀ ESSERE COPRATO, RIPRODOTTO O ALTREMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA COMMITTENTE. L'USO NON AUTORIZZATO SENZA PERMESSA È TENUTO A LOGO. THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY THE OWNER. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.





**LEGENDA**

- INFRASTRUTTURE ESISTENTI
  - AUTOSTRADE
  - STRADE PRINCIPALI
  - FERROVIA DI SUPERFICIE
  - FERROVIA SOTTERRANEA
  - METROPOLITANA
  - INFRASTRUTTURE DI PROGETTO
  - PASSANTE AUTOSTRADALE
  - STRADE DI SCORRIMENTO URBANO
  - TUNNEL SUPERSTRALE
  - ALTA VELOCITA'
  - FERROVIA DI PROGETTO
  - METROPOLITANA DI PROGETTO
  - IMPIANTO RISULTA DEGLI IZZELLI
  - TRASPORTO PUBBLICO VIA MARE
- DESCRIZIONE INTERVENTI
- 1 TERZO VALICO DEI GIOI - LINEA AVIAC MILANO-GENOVA
  - 2 PROGETTO GRANDI STAZIONI PRINCIPALI - BRISQUELE
  - 3 GRONDA AUTOSTRADALE DI PONENTE
  - 4 NODO DI SAN BENEVO
  - 5 IMPIANTO DI RISULTA DEGLI IZZELLI
  - 6 METROPOLITANA
  - 7 STRADA URBANA DI SCORRIMENTO
  - 8 TRASPORTO PUBBLICO VIA MARE
  - 9 TUNNEL SUPERSTRALE



**INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO EDI TRASPORTO**

Scale: 1:25,000

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	ESIBITO IN
00	Mar 2011	TAI/02/04g	Procedimento autorizzatorio	
<b>02</b>				

Cod. progetto: 1000000  
 Redattore: Paolo A. Sanna  
 Verificatore: Paolo E. De Pella  
 Approvatore: Paolo E. De Pella  
 Autore: Paolo E. De Pella

**ENAC** Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO CRISTOFORO COLOMBO DI GENOVA

Progetto: AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEI DECRETI DI V.I.A.

Completatore: **AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
 Aeroporto Cristoforo Colombo  
 Via Vivantesi - 16128 GENOVA

Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.

Progettista: **Dina World Architecture, Infrastructures and Urban Engineering**  
 Via S. Maria Maddalena, 10 - 00187 Roma (RM)  
 Tel. +39 06 47811111 - Fax +39 06 47811112  
 Email: info@dinaworld.com

Collaboratori: Massimo Cella, Andrea Sanna



**LEGENDA**

- DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
- RECINZIONE DOGANALE
- PISTE E PIAZZALI
- AREE VERDI ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE
- EDIFICI ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE
- V VARCHIO DOGANALE

**DESCRIZIONE**

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1 AEROSTAZIONE PASSEGGERI</li> <li>2 AEROSTAZIONE MERCI - CORRIERI TNT</li> <li>3 AEROSTAZIONE AVIAZIONE GENERALE</li> <li>4 TORRE DI CONTROLLO</li> <li>5 RADAR</li> <li>6 VIGILI DEL FUOCO</li> <li>7 BASE ELICOTTERISTI VIGILI DEL FUOCO</li> <li>8 CENTRALE ELETTRICA LUCI PISTA</li> <li>9 AEROCLUB</li> <li>10 HANGAR AEROCLUB</li> <li>11 HANGAR IN CONCESSIONE</li> <li>12 A - HANGAR GUARDIA DI FINANZA<br/>B - HANGAR AGS<br/>C - DEPOSITO<br/>D - UFFICI ELICOTTERISTI VVF</li> <li>13 DEPOSITI CARBURANTE</li> <li>14 EDIFICIO SERVIZI TERMINAL</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>15 UFFICI</li> <li>16 OFFICINA / UFFICI</li> <li>17 POSTE</li> <li>18 HOTEL SHERATON</li> <li>19 UFFICI/FACILITIES AUTONOLEGGI</li> <li>20 GUARDIA DI FINANZA</li> <li>21 CARABINIERI</li> <li>22 CAPANNONI EX ILVA - Attualmente sede Spedizionieri SDG</li> <li>23 RESIDENZE ENAC</li> <li>24 EX EDIFICI AERONAUTICA MILITARE</li> <li>25 RIMESSA AUTOLINEE</li> <li>26 IMPIANTO DEPURAZIONE ACQUE</li> <li>27 DISTRIBUTORE CARBURANTE</li> <li>28 PISTA DI VOLO</li> <li>29 PIAZZALE AEROMOBILI</li> </ul> |
|---|--|

**ENAC** Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA

Progetto:  
 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
 IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI  
 V.I.A.

Committente:  
**AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
 Aeroporto Cristoforo Colombo  
 16154 GENOVA (GE) (SESTRI)  
 Tel: 010/60151 - Fax: 010/6015487

Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.

Progettisti:  
**One Works Architecture, Infrastructure and Urban Engineering**

Progettato: Enrico De Paula  
 Collaboratori: Massimo Galina, Anna Breda



**PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO**

Scala: **1:5.000**

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Mar 2011	TAV 03.dwg	Planimetria stato di fatto	<b>03</b>

Cod. progetto: 10000226    Redatto: Arch. A. Breda    Verificato: Arch. E. De Paula    Approvato: Arch. E. De Paula

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRÀ ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTREMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA COMMITTENTE. IL SUO USO NON AUTORIZZATO SARÀ PERSCRIBIBILE A TERMINI DI LEGGE. THIS DOCUMENT MUST NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY THE OWNER. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.



**LEGENDA**

- PROGETTO POLO TECNOLOGICO ERZELLI
- DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
- RECINZIONE DOGANALE
- PISTE E PIAZZALI
- VERDE INTERPISTA
- VERDE LAND SIDE
- TERMINAL PASSEGGERI
- NODO INTERMODALE
- ATTIVITA' RICETTIVE
- AREA CARGO
- SERVIZI AEROPORTUALI
- AREA DI FUTURO AMPLIAMENTO TERMINAL (OLTRE 2025)
- PARGHEGGI MULTIPIANO
- PARGHEGGI A RASO
- PARCO FOTOVOLTAICO
- VARCO DOGANALE
- COLLEGAMENTO PEDONALE PROTETTO stazione Genova Sestri - Nodo intermodale
- COLLEGAMENTO PEDONALE PROTETTO stazione Genova Sestri - Nodo intermodale - Ipotesi alternativa
- IPOTESI COLLEGAMENTO FUNVIA ERZELLI - NODO INTERMODALE

**ENAC** Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA

Progetto:  
**AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
 IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI  
 V.I.A.**

Committente:  
**AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
 Aeroporto Cristoforo Colombo  
 16154 GENOVA (SESTRI)  
 Tel: 010/60151 - Fax: 010/6015487

Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.

Progettisti:  
**One Works Architecture, Infrastructure and Urban Engineering**

Progettista:  
 Enrico De Paula  
 Collaboratori:  
 Massimo Galina  
 Anna Breda



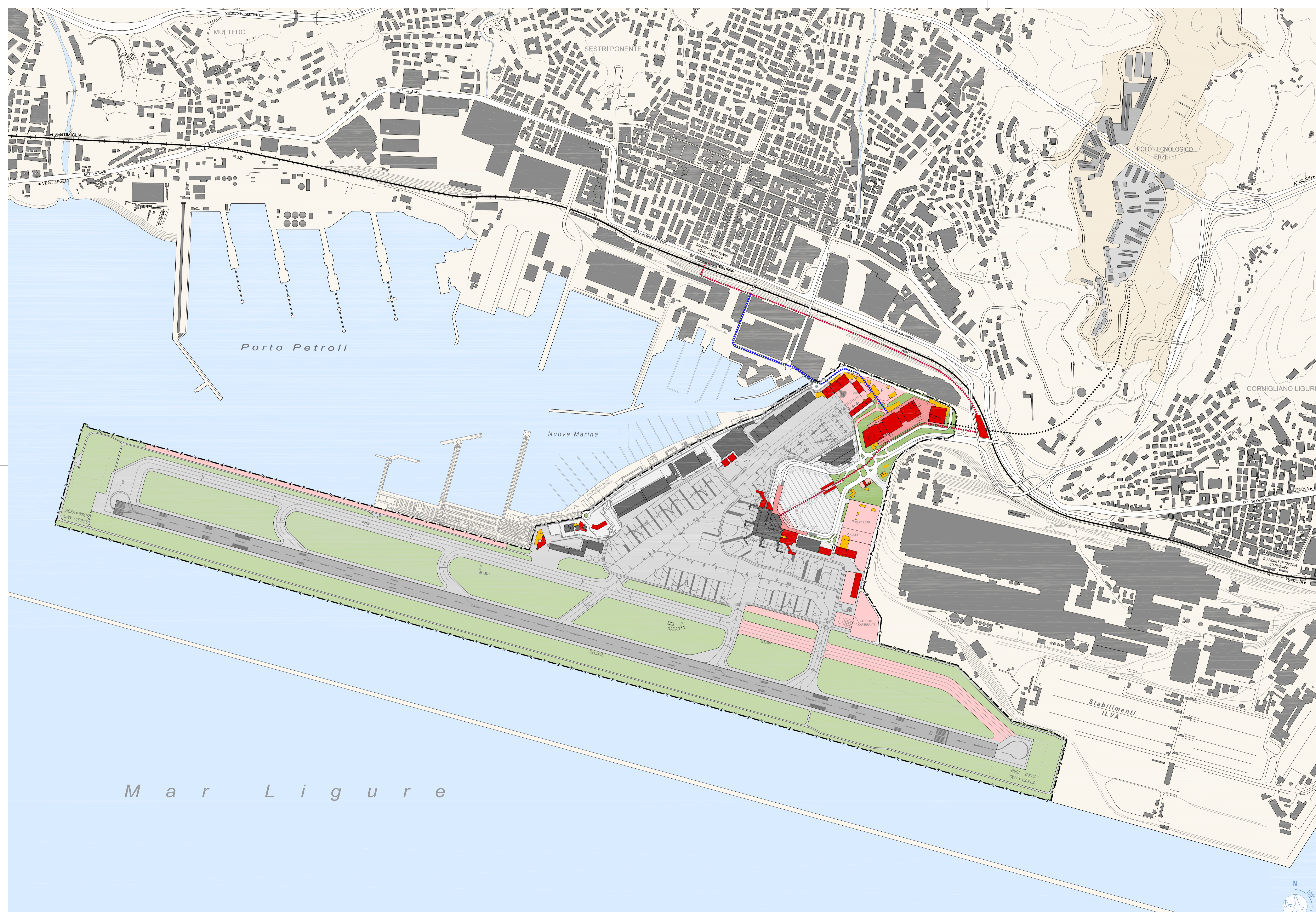
TITOLO:  
**RIDEFINIZIONE DELL'ASSETTO  
 AEROPORTUALE**

Scala:  
**1:5.000**

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Mar 2011	TAV_04.dwg	Ridefinizione assetto aeroportuale	<b>04</b>

Cod. progetto: 16000202a    Redatto: Arch. A. Breda    Verificato: Arch. E. De Paula    Approvato: Arch. E. De Paula

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPiato, RIPRODOTTO O ALTREMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA COMMITTENTE. L'USO NON AUTORIZZATO SARA' PUNIBILE A TERMINI DI LEGGE.  
 THIS DOCUMENT MUST NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY THE OWNER. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.



**LEGENDA**

- DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
- RECINZIONE DOGANALE
- PISTE E PIAZZALI
- VERDE INTERPISTA
- VERDE LAND SIDE
- PARGHEGGI A RASO
- VARCO DOGANALE
  
- COLLEGAMENTO PEDONALE PROTETTO stazione Genova Sestri - Nodo intermodale
- COLLEGAMENTO PEDONALE PROTETTO stazione Genova Sestri - Nodo intermodale - ipotesi alternativa
- IPOTESI COLLEGAMENTO FUNIVIA ERZELLI - NODO INTERMODALE
  
- EDIFICI ESISTENTI
- EDIFICI E AREE DI NUOVA COSTRUZIONE
- EDIFICI DA DEMOLIRE
- NUOVA VIABILITA' DI PROGETTO

**ENAC** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA

Progetto:  
 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
 IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI  
 V.I.A.

Committente:  
**AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
 Aeroporto Cristoforo Colombo  
 10154 GENOVA (GE) - Tel: 010/60151 - Fax: 010/6015487  
 Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.

Progettisti:  
**One Works Architecture, Infrastructure and Urban Engineering**  
 Via Sestri Ponente, 110 - 00197 Roma, Italia  
 Tel: +39 06 49811511 - Fax: +39 06 49811512  
 www.oneworks.it  
 Progettista: Enrico De Paolis  
 Collaboratori: Massimo Galvani, Anna Breda



TITOLO:  
**CONFRONTO TRA ASSETTO  
 AEROPORTUALE DI PROGETTO E  
 STATO DI FATTO**

Scala: 1:5.000

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Mar 2011	TAV_05.dwg	Confronto progetto - suff	<b>05</b>

Cod. progetto: 1100002020    Redatto: Arch. E. De Paolis    Verificato: Arch. E. De Paolis    Approvato: Arch. E. De Paolis

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRÀ ESSERE COPiato, RIPRODOTTO O ALTROMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA COMMITTENTE. L'USO NON AUTORIZZATO SARA' PUNIBILE A TERMINI DI LEGGE. THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY THE OWNER. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.



- DESCRIZIONE INTERVENTI**
- BREVE TERMINE 1° FASE**
- 01 AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE PASSEGGERI
  - 02 UFFICIO SOCIETÀ DI GESTIONE
  - 03 SATELITE
  - 04 AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE MERCI
  - 05 AMPLIAMENTO UFFICI E MENSA
  - 06 VIABILITÀ ESTERNA
  - 07 VIABILITÀ INTERNA
  - 08 AREA DA ACQUISIRE PER FUTURA ESPANSIONE
  - 09 AMPLIAMENTO PIAZZALE AAMM "B"
  - 10 RIQUALIFICA PIAZZALI AAMM A E AG
  - 11 PROLUNGAMENTO VIA DI RULLAGGIO "A"
  - 12 HANGAR POLIFUNZIONALI
  - 13 AMPLIAMENTO V.V.F.
- BREVE TERMINE 2° FASE**
- 201 AEROSTAZIONE MERCI ZONA DOGANALE
  - 202 AEROSTAZIONE MERCI ZONA EXTRADOGANALE
  - 203 RIPROTEZIONE ACCASERMAMENTI
  - 204 VIABILITÀ DI ACCESSO A RASO
  - 205 VIABILITÀ DI ACCESSO SOPRAELEVATA
  - 206 AMPLIAMENTO PIAZZALI AAMM "A"
  - 207 AMPLIAMENTO PIAZZALI AVIAZIONE GENERALE
  - 208 PROLUNGAMENTO VIA DI RULLAGGIO "A"
  - 209 HANGAR MD/80
  - 210 HANGAR POLIFUNZIONALE AEROCUB GENOVA
  - 211 HANGAR ELICOTTERI (G.D.F.)
- MEDIO TERMINE**
- 101 AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE PASSEGGERI
  - 102 AEROSTAZIONE MERCI ZONA EXTRADOGANALE
  - 103 ZONA ACCASERMAMENTI
  - 104 ZONA AUTONOLEGGIATORI
  - 105 NUOVO EDIFICIO CATERING
  - 106 VIABILITÀ DI ACCESSO A RASO
  - 107 VIABILITÀ DI ACCESSO SOPRAELEVATA
  - 108 PARCHEGGI A RASO
  - 109 PARCHEGGI SOPRAELEVATI
  - 110 VIABILITÀ INTERNA
  - 111 CENTRALI TECNOLOGICHE
  - 112 ZONA CARBURANTI

- LEGENDA**
- DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
  - RECINZIONE DOGANALE
  - PISTE E PIAZZALI
  - VERDE INTERPISTA
  - VERDE LAND SIDE
  - EDIFICI ESISTENTI
  - VARCO DOGANALE
- TIPOLOGIA INTERVENTI**
- EDIFICI DA DEMOLIRE
  - EDIFICI PREVISTI DAL PSA VIGENTE GIÀ REALIZZATI
  - EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE
  - AREE OGGETTO DI INTERVENTO
- COLLEGAMENTO PEDONALE PROTETTO stazione Genova Sestri - Nodo i
- COLLEGAMENTO PEDONALE PROTETTO stazione Genova Sestri - Nodo
- IPOTESI COLLEGAMENTO FUNVIA ERZELLI - NODO INTERMODALE



- DESCRIZIONE INTERVENTI**
- TERMINAL**
- 1 AMPLIAMENTO TERMINAL PASSEGGERI
  - 2 CURB FRONTE TERMINAL
- NODO INTERMODALE**
- 3 TORRE SERVIZI
  - 4 PIASTRA AUTOSTAZIONE BUS
  - 5 PARCHEGGIO MULTIPIANO
  - 6 STAZIONE FERROVIARIA AEROPORTO
  - 7a COLLEGAMENTO NODO INTERMODALE - TERMINAL
  - 7b COLLEGAMENTO STAZIONE - NODO INTERMODALE
  - 8 COLLEGAMENTO AEROPORTO - POLO TECNOLOGICO ERZELLI
  - 9 FABBRICATO SERVIZI PASSEGGERI
  - 10a RIPROTEZIONE CASERME ENTI DI STATO
  - 10b RIPROTEZIONE CASERME ENTI DI STATO
- AVIAZIONE GENERALE**
- 11 NUOVO TERMINAL AVIAZIONE GENERALE
  - 12 NUOVI HANGARS AVIAZIONE GENERALE
  - 13 VIABILITÀ DI ACCESSO AREA AVIAZIONE GENERALE
  - 14 PARCHEGGIO A RASO AVIAZIONE GENERALE
  - 15 SISTEMAZIONE PIAZZALE AVIAZIONE GENERALE
- ALTRI EDIFICI**
- 16 BLOCCO TECNOLOGICO (UFFICI)
  - 17 HANGAR GUARDIA DI FINANZA
  - 18 SERVIZI AEROPORTUALI
  - 19 RICOVERO MEZZI DI RAMPA
- ACCESSIBILITÀ - VIABILITÀ - PARCHEGGI**
- 20 PARCHEGGIO A RASO (RENT A CAR)
  - 21 PARCHEGGIO A RASO (ADDETTI)
- INFRASTRUTTURE DI VOLO**
- 22 PROVA MOTORI
  - 23 BRETELLA DI COLLEGAMENTO
  - 24 AMPLIAMENTO PIAZZALE AEROMOBILI
  - 25 CENTRALE AVL
- MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI**
- 26 RIPROTEZIONE DEPOSITO CARBURANTE
  - 27 SISTEMAZIONE AREE VERDI LANDSIDE
  - 28 PARCO FOTOVOLTAICO

**ENAC** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**

**AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA**

Progetto: AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI V.I.A.

Committente: **AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
Aeroporto Cristoforo Colombo  
10154 GENOVA (SESTRI)  
Tel: 010/60151 - Fax: 010/6015487

Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.

Progettista: **One Works Architecture, Infrastructure and Urban Engineering**

Progettato: Enrico De Paolis  
Collaboratori: Massimo Galina, Anna Breda

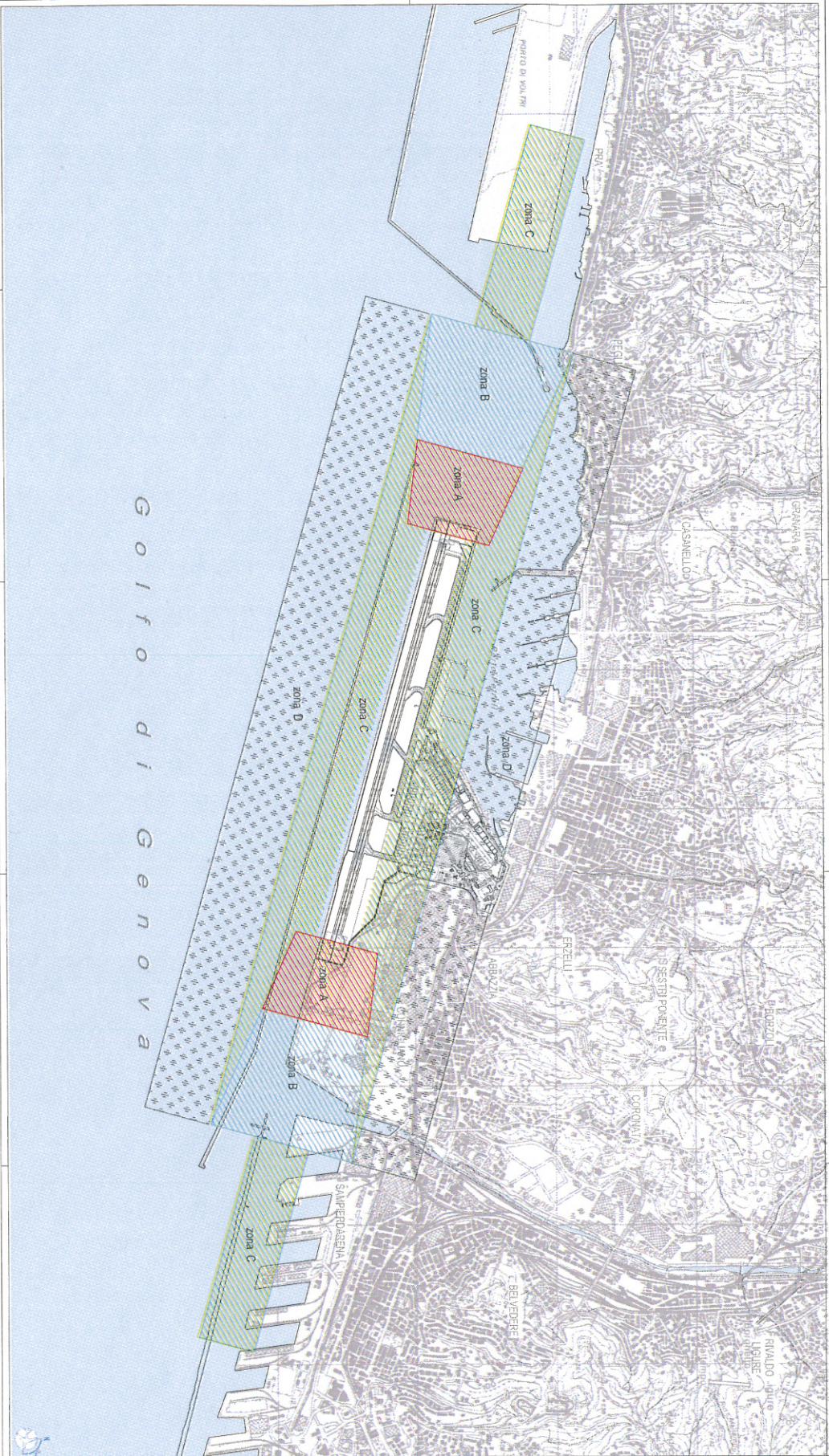
Titolo: **CONFRONTO TRA PSA VIGENTE E ASSETTO AEROPORTUALE DI PROGETTO**

Scala: 1:5,000

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Mar 2011	TAV_06.dwg	Confronto psa vigente - progetto	06

Cod. progetto: 10000020  
Redatto: Arch. E. De Paolis  
Verificato: Arch. E. De Paolis  
Approvato: Arch. E. De Paolis

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRÀ ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTREMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA COMMITTENTE. L'USO NON AUTORIZZATO SANS PUNIBILE A TERMINI DI LEGGE. THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY THE OWNER. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.



Golfo di Genova

**LEGENDA**

- Zona di Stabilimento A: Zona di stabilimento A, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento A, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento A.
- Zona di Stabilimento B: Zona di stabilimento B, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento B, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento B.
- Zona di Stabilimento C: Zona di stabilimento C, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento C, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento C.
- Zona di Stabilimento D: Zona di stabilimento D, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento D, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento D.

**NOTE**

1. La presente cartina illustra le zone di stabilimento A, B, C e D, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento A, B, C e D.
2. La presente cartina illustra le zone di stabilimento A, B, C e D, per la quale è prevista la costruzione di un nuovo stabilimento di stabilimento A, B, C e D.

**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO  
 REGIONE LIGURIA  
 SERVIZIO REGIONALE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO  
 SERVIZIO REGIONALE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO

**ASSOCIATO DI GENOVA S.p.A.**  
 Società di gestione Aeroporti di Genova S.p.A.

**INDIVIDUAZIONE E DEFINIZIONE DELLE ZONE DI TUTELA (PER C.M. - ART. 157, C. 5)**

1:10.000

NO. CANTONE	NO. COMUNE	NO. FOLIO	NO. MAPPA
07			



# AEROPORTO CRISTOFORO COLOMBO DI GENOVA-SESTRI

## AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

In ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di pronuncia  
di compatibilità ambientale (DEC/VIA76916 - 23.01.2002)

### **SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

**Area di Intervento n° 10 disciplinata dal PTC per insediamenti  
produttivi**



## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Febbraio 2015

## INDICE

<b>1. PREMESSA</b> .....	<b>4</b>
<b>2. L’AEROPORTO DI GENOVA</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1 Posizionamento e ruolo</b> .....	<b>5</b>
<b>2.2 Assetto societario</b> .....	<b>5</b>
<b>3. INQUADRAMENTO URBANISTICO</b> .....	<b>5</b>
<b>3.1 Il Piano Urbanistico Comunale (PUC)</b> .....	<b>5</b>
<b>4. LE TRASFORMAZIONI URBANE REALIZZATE E IN ATTO</b> .....	<b>6</b>
<b>5. STATO ATTUALE DELL’AEROPORTO</b> .....	<b>7</b>
<b>5.1 Infrastrutture airside</b> .....	<b>7</b>
5.1.1 <i>Piste e Aree di Sicurezza</i> .....	7
5.1.2 <i>Piazzale Aeromobili</i> .....	7
5.1.3 <i>Vie di Rullaggio</i> .....	7
<b>5.2 Infrastrutture landside</b> .....	<b>8</b>
5.2.1 <i>Terminal Passeggeri</i> .....	8
5.2.2 <i>Aerostazione merci</i> .....	9
5.2.3 <i>Accessibilità e Sosta</i> .....	9
<b>5.3 Attrezzature complementari</b> .....	<b>10</b>
<b>6. CAPACITA’ E FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI</b> .....	<b>11</b>
6.1.1 <i>Aerostazione passeggeri</i> .....	11
6.1.2 <i>Sistema airside</i> .....	11
6.1.3 <i>Sistema dell’accessibilità e della sosta</i> .....	11
<b>6.2 Sintesi dei fabbisogni</b> .....	<b>12</b>
<b>7. PSA VIGENTE E STATO DI ATTUAZIONE</b> .....	<b>12</b>
<b>8. AGGIORNAMENTO DEL PSA - 2011</b> .....	<b>13</b>
<b>8.1 Strategie di sviluppo</b> .....	<b>13</b>
<b>8.2 Obiettivi dell’Aggiornamento del PSA</b> .....	<b>14</b>
<b>9. INTERVENTI PREVISTI</b> .....	<b>15</b>
<b>9.1 Sviluppo delle connessioni intermodali</b> .....	<b>15</b>
<b>9.2 Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali landside</b> .....	<b>17</b>
9.2.1 <i>Terminal passeggeri</i> .....	17
9.2.2 <i>Curb arrivi e partenze</i> .....	18
9.2.3 <i>Edificio servizio passeggeri</i> .....	18
9.2.4 <i>Aviazione Generale</i> .....	18
9.2.5 <i>Area merci</i> .....	18
9.2.6 <i>Parcheggi</i> .....	18
9.2.7 <i>Caserme</i> .....	19
<b>9.3 Parco fotovoltaico</b> .....	<b>19</b>
<b>9.4 Interventi in ambito Airside</b> .....	<b>20</b>
9.4.1 <i>Prolungamento via di rullaggio</i> .....	20
9.4.2 <i>Ampliamento piazzale sosta aeromobili</i> .....	20
9.4.3 <i>Infrastrutture ed impianti di assistenza al volo</i> .....	20
9.4.4 <i>Deposito carburanti</i> .....	20
9.4.5 <i>Servizi aeroportuali</i> .....	21



9.5	Interventi di sistemazione ambientale .....	21
10.	ASSETTO DEFINITIVO AL 2025.....	21
11.	INTERVENTI PREVISTI E FASI DI ATTUAZIONE (i numeri si riferiscono alle tavole allegate) .....	22
11.1	Interventi previsti a breve termine (2015).....	22
11.2	Interventi previsti a medio- lungo termine (2025).....	22
12.	CONSISTENZE EDILIZIE .....	23

## 1. PREMESSA

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Genova è stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), su istanza della società di gestione dello scalo, la Aeroporto di Genova s.p.a, in data 31 luglio 2000. Il Piano in data 23 gennaio 2002 ha ottenuto pronuncia favorevole di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività culturali., con decreto DEC/VIA 6916 del 23/1/2002. Il giudizio positivo relativo alla compatibilità ambientale è stato espresso però a condizione che la società di gestione ottemperasse ad una serie di prescrizioni espresse dal Ministero, dalla Regione Liguria (parere del 15.11.2000) e dal Ministero per i beni e le attività culturali (parere del 13.12.2001).

In relazione alle prescrizioni suddette, ed in particolare a quelle prescrizioni di carattere urbanistico, infrastrutturale e trasportistico, per il medio periodo, è stato necessario un approfondimento del quadro di analisi e degli scenari evolutivi del Piano, che hanno portato ad un suo adeguamento ed aggiornamento, anche in considerazione del fatto che sono passati 10 anni dalla sua approvazione.

L'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale è stato approvato da ENAC con dispositivo 7624/IPP del 19/1/2012.

L'aggiornamento del Piano di Sviluppo approvato è stato presentato al Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito della relazione di ottemperanza alle prescrizioni del decreto DEC/VIA 6916 con nota ENAC 137354/IPP del 25/10/2012.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare ha espresso parere favorevole alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni, con dispositivo n° 1360 del 18/10/2013.

Sulla base di detto parere, ENAC ha richiesto accertamento di conformità urbanistica al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ai sensi del DPR 18/4/94 n° 383 e DL 251/95, con nota n° 20901 del 27/2/2014. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha disposto l'avvio della procedura di accertamento citata con nota n° 5638 del 16/7/2014, invitando tutti gli enti competenti in materia a formulare il proprio parere

## 2. L'AEROPORTO DI GENOVA

### 2.1 Posizionamento e ruolo

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Genova è rimasto praticamente costante negli anni, tra 1 e 1,2 milioni, con un CAGR dal 2000 al 2009 pari a 1,4% decisamente sotto la media nazionale. Il traffico è quasi esclusivamente di linea (94%) e di carattere prevalentemente nazionale (62%) diretto verso le principali città italiane, in prevalenza verso Roma (33%).

Negli anni successivi, il traffico passeggeri è cresciuto rapidamente, sino ad un picco massimo nel 2011 pari a 1,4 milioni per poi avviare un percorso di decrescita legata alla sopraggiunta crisi economica generale che ha riportato, nel 2014 il volume di traffico passeggeri ad un valore complessivi pari a 1,24 milioni.

L'aeroporto di Genova presenta una posizione strategica sia in relazione alle direttrici europee, poiché è posto all'incrocio del corridoio Genova-Rotterdam e dell'Autostrada del Mare "Mediterraneo sud-ovest", sia a livello locale, poiché situato nei pressi di importanti industrie manifatturiere, del nuovo porto turistico "Marina aeroporto", e più in generale al centro di un'area urbana soggetta a rilevanti interventi di riqualificazione e di trasformazione.

L'aeroporto riveste un ruolo importante per il supporto fornito alle strutture e al personale del porto mercantile, che costituisce il principale bacino d'utenza, insieme alle industrie locali e alle strutture fieristiche. Da sottolineare inoltre le forti relazioni con il traffico crocieristico. Parecchi sono infatti i charter (spesso provenienti dal nord Europa) che usufruiscono dell'aeroporto genovese come scalo per le crociere Costa o MSC da Savona o Genova.

L'aeroporto è interessato da una quota significativa di traffico privato (aviazione generale), sia in termini assoluti che relativi, ed è caratterizzato dal transito di una limitata quantità di trasporto merci aerea..

### 2.2 Assetto societario

L'Aeroporto è gestito dalla Aeroporto di Genova Spa, in regime di concessione totale per Legge speciale. (L. n. 156/54; L. n. 1251/67; L. n. 26/87 D.D. n. 30/14 del 1988 n.22 del 30/04/2009).

## 3. INQUADRAMENTO URBANISTICO

### 3.1 Il Piano Urbanistico Comunale (PUC)

Il Piano Urbanistico Comunale di Genova è stato approvato nel 2000 con il D.P.G. R. n. 44, ed è costituito da: "Norme Tecniche di attuazione"; tavole in scala 1:5000 relative alla zonizzazione e alla suscettività d'uso del territorio; schede relative agli ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e ai distretti di trasformazione ed è recentemente stato oggetto di aggiornamento, già approvato con Delibera della Giunta Comunale, in attesa di Deliberazione da parte del Consiglio Comunale di Genova.

In particolare il PUC definisce l'area aeroportuale come Ambito speciale N. 10, disciplinato dal Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi nell'Area Centrale Ligure (P.T.C. I.P. A.C.L.), al quale si rimanda per la relativa disciplina di uso e di intervento.

Gli interventi sono subordinati alla redazione di uno "Schema di Assetto Urbanistico (SUA)" esteso all'intera Area, che rappresenta uno strumento finalizzato a specificare la struttura insediativa dell'area di intervento e le sue connessioni con il contesto e deve avere i seguenti contenuti minimi:

- Organizzazione delle principali reti infrastrutturali e degli spazi pubblici;
- Distribuzione e caratteri tipologici degli insediamenti edilizi;
- Definizione dei rapporti con le preesistenze ed individuazione degli aspetti meritevoli di particolare tutela;
- Individuazione di eventuali settori di intervento.

## 4. LE TRASFORMAZIONI URBANE REALIZZATE E IN ATTO

L'area in cui è situato l'aeroporto è un ambito urbano che negli anni recenti è stato oggetto di rilevanti progetti di riqualificazione urbana e di rafforzamento del sistema infrastrutturale, di cui il PSA non poteva ovviamente tenere conto. Si tratta di interventi che in parte sono stati già realizzati, altri sono in corso di attuazione ed alcuni invece sono rimasti solo allo stato di programmazione, come illustrato a seguire.



Fig. 4 - Le principali aree di trasformazione in atto nelle zone limitrofe

### 1. Aeroporto

Stato di attuazione: programmato  
Interventi previsti:  
Parco scientifico-tecnologico

### 4. Erzelli Parco Scientifico Tecnologico

Stato di attuazione: in corso  
Area di intervento: 44 Ha  
Destinazione prevalente:  
Parco scientifico-tecnologico.

### 2. Riqualificazione urbana di ILVA-Cornigliano

Stato di attuazione: programmato  
Area d'intervento: 26,6Ha  
Destinazione prevalente:  
2°- Attività logistico-portuali. Servizi pubblici  
2B- Centro direzionale e congressuale

### 5. Piano di Recupero Urbano di Fiumara

Stato di attuazione: realizzato  
Area di intervento: 16,8 Ha  
Destinazione prevalente:  
Polo direzionale e per il terziario avanzato  
servizi pubblici sportivi e ricreativi

### 3. Marina Genova Aeroporto

Stato di attuazione: realizzato  
Area di intervento: 4 Ha  
Destinazione prevalente:  
Porto diportivo, ricettività, residenza

### 6. Area Produttiva di Campi

Stato di attuazione: realizzato  
Area di intervento: 20 Ha  
Destinazione prevalente:  
Attività produttive e verde attrezzato

## 5. STATO ATTUALE DELL'AEROPORTO



Fig. 20 – Planimetria dell'aeroporto

### 5.1 Infrastrutture airside

#### 5.1.1 Piste e Aree di Sicurezza

L'Aeroporto di Genova dispone di una pista di volo con identificativo 11-29 realizzata in conglomerato bituminoso lunga 2916m e larga 45m, orientata in direzione pressoché Est-Ovest.

Il piazzale di sosta aeromobili si trova a Nord della pista, circondato in senso antiorario da Sud-Est a Nord dall'Apron a forma di "L".

La soglia della pista 28 è decalata di 161m con una piazzola per backtrack in quanto tale testata non è direttamente raggiungibile tramite taxiway.

La pista 28 è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I.

L'attuale strip di pista si estende fino a 105 metri dall'asse pista per tutto il lato mare (la parte rimanente ricade in acqua) contro i 150 metri regolamentari.

Dal punto di vista operativo si segnala l'interferenza tra le rotte navali in manovra nel porto e quelle aeree di decollo e atterraggio.

Alcune navi, infatti, per l'altezza delle loro sovrastrutture sull'acqua vengono a costituire ostacolo mobile alla navigazione aerea, così come indicato nelle carte ostacolo tipo A e B e la loro movimentazione è soggetta a coordinamento tra l'autorità portuale e la torre di controllo. Questa dipendenza dei movimenti può creare problemi in condizioni di traffico intenso soprattutto per i lunghi tempi di manovra che caratterizzano il traffico navale.

#### 5.1.2 Piazzale Aeromobili

L'Apron ha forma irregolare, si sviluppa su una superficie di circa 200.000 mq ed è suddiviso in quattro zone con differenti valori di portanza. Le piazzole in tutto sono 32, di cui sei possono ospitare wide-body e cinque possono essere servite da loading-bridge. La maggior parte delle manovre è prevista in self.

Vi sono inoltre tre piazzole per elicotteri utilizzate da Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza.

#### 5.1.3 Vie di Rullaggio

Il sistema di rullaggio è composto da una taxiway A parallela alla pista di volo che connette l'Apron alla testata 10 a Nord. La testata 28 non essendo raggiungibile direttamente da taxiway è dotata di una piazzola per backtrack.

Dalla taxiway A si diramano cinque taxiway che portano in pista, quella di testata, la B, è dotata di un bypass. Infine è presente una taxiway G che connette direttamente il piazzale con la zona di toccata di pista 28.

Il piazzale di manovra e di sosta degli aeromobili in linea generale risulta adeguato per capacità e funzionalità e dispone di buoni margini di miglioramento grazie allo spazio disponibile

## 5.2 Infrastrutture landside

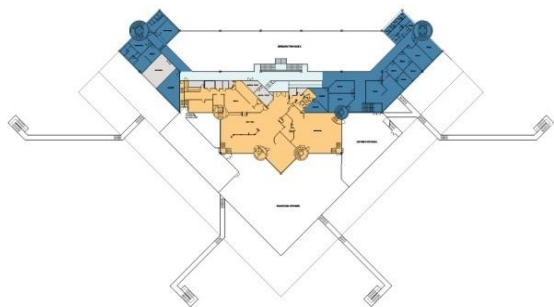
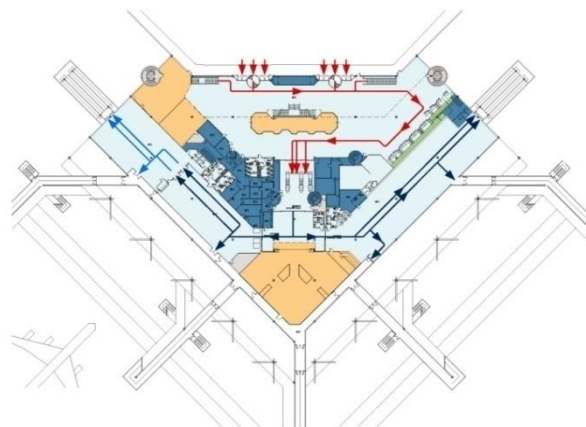
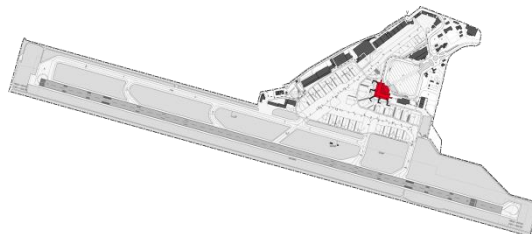
### 5.2.1 Terminal Passeggeri

L'aerostazione passeggeri ha una superficie complessiva di circa 14.500 mq ed è organizzata su tre livelli. Due dei tre livelli sono dedicati alla movimentazione del traffico passeggeri in arrivo e in partenza

L'area partenze, situata al piano primo, ha una superficie totale lorda di 4.650 mq suddivisa in sale imbarco (nazionale, internazionale ed extra Schengen), biglietteria, aree check-in, sale vip, area dedicata agli enti di stato e agli uffici, aree commerciali e quelle dedicate al controllo sicurezza passaporti.

L'area arrivi, al piano terra, si estende per circa 6.300 mq dedicati alla hall arrivi, alla riconsegna e allo smaltimento bagagli, ai controlli di sicurezza ma anche ad aree per attività commerciali e per il pronto soccorso.

Il terzo livello (1.600 mq), è dedicato in parte al servizio di ristorante-bar e in parte ad uffici della società di gestione dell'aeroporto.



Area passeggeri	mq presenti	6430
Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie	mq presenti	1450
Bhs, trattamento bagagli	mq presenti	825
Uffici soc. gestione, aree non operative	mq presenti	2930
Spazi tecnici, impianti	mq presenti	920

**Fig. 21 - Il terminal passeggeri per zone funzionali**

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 51,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 11,5%.

La dotazione di superficie lorda del terminal per passeggero nell'ora di picco risulta pari a 20,9 mq, pari alla media nazionale.

Nonostante ciò il terminal attuale, per disposizione e forma geometrica e per sottodimensionamento di alcuni sottosistemi operativi, non risulta in grado di garantire una capacità adeguata ai crescenti flussi di traffico.

Infatti la tipologia di traffico dello scalo, soprattutto per quanto riguarda il traffico charter e quello crocieristico, determinano valori di traffico concentrati in brevi periodi di tempo, che già oggi generano fenomeni di saturazione dei principali sottosistemi di processo dell'aerostazione, che possono generare ritardi o abbassamento dei livelli di servizio. In particolare risultano oggi problematici:

- L'ubicazione e la disposizione dei varchi per il controllo sicurezza;
- L'area accettazione e il numero dei banchi check-in;
- L'ampiezza della sale di imbarco;
- La scarsità di spazi a supporto delle attività commerciali e a servizio al passeggero.

Tali problematiche saranno però risolte attraverso l'ampliamento dell'aerostazione di cui è stato già avviata la progettazione definitiva.

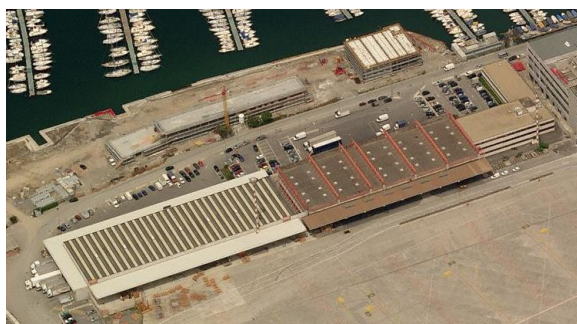
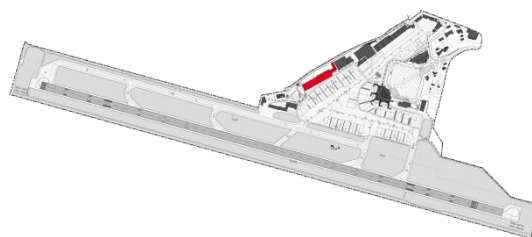
### 5.2.2 Aerostazione merci

L'aerostazione merci è ubicata lungo il margine occidentale del piazzale di sosta aeromobili.

È costituita da un edificio che comprende 3.150 mq di uffici e 2.700 mq di magazzino per la movimentazione di colli con un volume complessivo di 16.000 metri cubi.

Nel fabbricato sono presenti tutti i servizi necessari al trattamento delle merci con origini e destinazioni domestiche ed internazionali.

In adiacenza all'aerostazione merci è presente il fabbricato in concessione ai corrieri TNT con superficie pari a circa 3.000 mq.



### 5.2.3 Accessibilità e Sosta

Buona la situazione per quanto riguarda l'accessibilità veicolare. Infatti l'aeroporto è accessibile direttamente sia dall'autostrada Genova Ventimiglia, attraverso un casello dedicato, che dalla Strada Provinciale SP1, attraverso un'uscita diretta.

La viabilità (curb) che conduce al terminal arrivi e partenze invece presenta lunghezze piuttosto ridotte (circa 35 metri), tali da non consentire l'ottimale gestione dei flussi dei mezzi in arrivo, ed in particolare dei bus.

La dotazione per la sosta di auto nominalmente risulta adeguata ai traffici medi attuali (disponibili 700 posti auto), ma insufficiente nei periodi di picco. Recentemente sistemata un'area di parcheggio in remoto, con capacità di 120 posti auto.

Nonostante la vicinanza con la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia l'aeroporto non è dotato di stazione dedicata.

Il percorso stradale dalla stazione ferroviaria al terminal aeroportuale è lungo poco più di 2 km, ed attualmente l'aeroporto è collegato con il centro tramite un bus navetta che con cadenza oraria lo collega con la stazione ferroviaria di Cornigliano, con quella di Sampierdarena e con la stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe.

### 5.3 Attrezzature complementari

L'area dell'aeroporto di Genova è connotata da un rilevante numero di edifici destinati ad attività complementari all'attività aeronautica, ma anche ad attività più legate a funzioni di carattere urbano.

La maggior parte di tali edifici è disposta a confine con l'area airside, lungo la via Pionieri ed Aviatori d'Italia, nel tratto antistante la darsena (vedi figura 21 ), dove sono situati i seguenti edifici principali, partendo da ovest e proseguendo in senso orario:

- Centrale elettrica luci pista, edificio in corso di demolizione (8);
- Caserma e rimessa automezzi dei Vigili del Fuoco (6);
- Base elicotteristi VVF, di recente realizzazione (7);
- Torre di Controllo (4);
- Palazzina radar e soccorso a mare (15);
- Aerostazione merci e fabbricato in concessione ai corrieri TNT (2);
- Centro meccanizzato Poste Italiane (17);
- Hangar Guardia di Finanza (12);
- Impianto Depurazione acque (26);
- Hangar in concessione (11);
- Aerostazione Aviazione Generale (3);
- Hangars Aeroclub (10);
- Sede Aeroclub (9);
- Rimessa pullman (25).

Nell'Area Nord-est del sedime invece sono situati gli accasermamenti degli Enti di Stato, di fronte all'Hotel Sheraton (18), ovvero della Guardia di Finanza (20); dell'Arma dei Carabinieri (21); della Direzione Centrale Aeroporti (23).

Tra tali edifici ed il confine aeroportuale nord vi è un'area occupata da un complesso di edifici in disuso (24), ed in pessimo stato di conservazione, originariamente utilizzati dalla Marina Mercantile, ed un grande Capannone (22) con annessi uffici, attualmente in concessione agli spedizionieri SDC, utilizzato precedentemente dall'ILVA. Proseguendo in senso orario si incontra un'area utilizzata dagli autonoleggiatori (19), e dai distributori e serbatoio di carburante (27).

Infine, ad est del terminal passeggeri sono situati l'edificio Officina con annessi uffici (16), quasi totalmente in zona airside, e il fabbricato occupato dal Catering, dalla mensa (14) e dagli impianti tecnologici.



Fig. 22 – Gli edifici ed i manufatti all'interno del sedime aeroportuale



## 6. CAPACITA' E FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI

In relazione alle previsioni di traffico stimato si è proceduto a calcolare i fabbisogni delle infrastrutture ed a verificare successivamente se la capacità attuale delle infrastrutture soddisfa i fabbisogni stimati o se invece necessita di ampliamenti.

Per la stima dei fabbisogni delle infrastrutture airside le previsioni di traffico stimate in numero passeggeri annui, sono state ricondotte al numero di movimenti nell'ora di picco. Tali valori sono stati poi suddivisi per il numero di passeggeri medi per aeromobile, ottenendo così il numero di movimenti per ora di punta, che ci restituiscono la capacità necessaria del sistema airside in relazione ai traffici attesi.

### 6.1.1 Aerostazione passeggeri

Il terminal passeggeri esistente è costituito da una struttura da considerare oramai obsoleta, per concezione volumetrica, strutturale ed impiantistica. Inoltre, a prescindere dalle sue dimensioni, non risulta in grado di garantire una capacità adeguata ai crescenti flussi di traffico, per la disposizione e forma geometrica degli spazi e per il sottodimensionamento di alcuni sottosistemi operativi.

Si è rilevato inoltre che la tipologia di traffico dello scalo, soprattutto per quanto riguarda il traffico charter e quello crocieristico, determinano valori di traffico concentrati in brevi periodi di tempo, che già oggi generano fenomeni di saturazione dei principali sottosistemi di processo dell'aerostazione, che possono generare ritardi o abbassamento dei livelli di servizio. In particolare risultano oggi problematici:

- L'ubicazione e la disposizione dei varchi per il controllo sicurezza;
- L'area accettazione e il numero dei banchi check-in;
- L'ampiezza della sale di imbarco;
- La scarsità di spazi a supporto delle attività commerciali e a servizio al passeggero.

Il progetto di ampliamento già sviluppato ed approvato dagli Enti competenti è finalizzato a risolvere le problematiche attuali che presenta il terminal e a garantire spazi adeguati ai flussi di traffici attesi al lungo periodo. Il progetto infatti prevede l'ampliamento dell'aerostazione di circa 7.000 mq, che porterà la dimensione del terminal a circa 22.500 mq, con capacità stimata di processamento pari a 2,5 Milioni di passeggeri ed è pertanto in grado di soddisfare i fabbisogni stimati al 2025.

### 6.1.2 Sistema airside

La capacità della pista dell'aeroporto di Genova stimata da ENAV risulta pari a 25 mov/h, contro un picco attuale di 10 mov/h, e pertanto fino al superamento dei valori di capacità massima, la pista non necessita di particolari potenziamenti.

Per quanto riguarda invece il piazzale aeromobili è stato stimato che con le 32 piazzole attuali ha una capacità di 22 mov/h, utilizzando lo standard di 1,5 stand per movimento nell'ora di picco.

Considerando che al 2025 si prevede un picco massimo di 22 mov/h, ne risulta che le infrastrutture airside presentano una capacità adeguata ai traffici attesi a lungo termine, anche considerando i limiti di operatività imposti in alcuni momenti dalle interferenze con le attività portuali e dalle condizioni meteorologiche a volte penalizzanti.

### 6.1.3 Sistema dell'accessibilità e della sosta

Attualmente i parcheggi offrono una capacità di 700 posti auto in prossimità del terminal, più 120 per la lunga sosta, posti in remoto. Pertanto risultano sufficienti in relazione al traffico attuale, ma dovranno essere più che raddoppiati per soddisfare i fabbisogni al 2025. Si dovranno infatti raggiungere circa 1600 posti auto nel 2025, per soddisfare la domanda prevista, stimata utilizzando uno standard pari a 650 posti auto per 1 milione di passeggeri.

Per quanto riguarda invece l'accessibilità al terminal si rileva che il curb attuale risulta già oggi non adeguato ai movimenti di auto, taxi e bus, sia per le partenze che per gli arrivi, sia per la lunghezza ridotta della viabilità fronte terminal, che per la mancanza di corsie separate tra il trasporto pubblico e quello privato. Nelle ore di picco si determinano infatti situazioni di congestione dei viadotti, soprattutto in concomitanza con il carico e scarico del bus, che impegnano il curb ed impediscono l'accosto ad auto e taxi.

La lunghezza attuale del curb è di circa 25 metri per i taxi e 25 metri per i bus, di fronte al terminal, mentre per l'accosto delle auto è riservata una fascia sul lato opposto, di circa 30 metri.

Pertanto la lunghezza del curb dovrà essere aumentata per evitare, al crescere del traffico, dei colli di bottiglia sulla viabilità di accesso al terminal.

## 6.2 Sintesi dei fabbisogni

Nella seguente tabella è riportata la sintesi dei fabbisogni stimati per le principali infrastrutture.

ANNI	PREVISIONI DI TRAFFICO				FABBISOGNI				
	Traffico passeggeri	Picchi di traffico	Riempim. Aeromobili	mov/h	Stand	Piste	Park	Terminal	Curb taxi
	<i>n. pax</i>	<i>pax/busy day</i>	<i>pax/mov</i>	<i>mov/h</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>mq</i>	<i>m</i>
2010	1.287.780	644	53	12	18	1	837	11.590	39
2015	1.741.608	871	56	15	23	1	1.132	15.674	52
2020	2.114.613	1.057	57	19	28	1	1.374	19.032	63
2025	2.500.042	1.250	58	22	32	1	1.625	22.500	75

### Stima dei fabbisogni infrastrutturali

## 7. PSA VIGENTE E STATO DI ATTUAZIONE

Il PSA vigente prevedeva un complesso di interventi di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture che risultano in parte realizzate ed in parte rimaste ancora inattuate, come risulta dal confronto tra la planimetria di piano e lo stato di fatto, riportate e seguire. In particolare risultano attuate quasi tutte le previsioni relative agli edifici situati di fronte alla Darsena, come l'ampliamento dell'aerostazione merci, l'ampliamento del centro meccanografico postale, la realizzazione dei nuovi hangar polifunzionali, mentre risultano non attuate le previsioni relative ai seguenti progetti principali:

- ampliamento del terminal e satellite lato airside;
- nuovi edifici aerostazione merci ad est dell'aerostazione;
- nuovo edificio catering in aderenza al terminal merci;
- ampliamento piazzali Aviazione Generale e sistemazione zona nord;
- Nuovo Hangar MD/80 e hangar aeroclub;
- ampliamento piazzale aeromobili;
- estensione via di rullaggio;

Risultano invece inglobate nel sedime aeroportuale le aree necessarie per la realizzazione della via di rullaggio, così come previste dal PSA vigente.



Fig. 23 - Previsioni del PSA vigente (nostra elaborazione)



Fig. 24 - Stato di fatto al 2010

## 8. AGGIORNAMENTO DEL PSA - 2011

### 8.1 Strategie di sviluppo

I terminali aeroportuali costituiscono una infrastruttura di enorme rilevanza per i sistemi territoriali di riferimento, in grado di innescare impatti e sinergie che possono profondamente influenzare lo sviluppo socioeconomico di un territorio.

Da un lato infatti la presenza di un aeroporto efficiente aumenta la competitività del sistema economico territoriale in cui è inserito, dall'altro la presenza di un sistema territoriale economicamente avanzato, con attività produttive, industriali, turistiche e terziarie competitive e dotato di una robusta rete di infrastrutture e servizi, rappresenta una rilevante opportunità per lo sviluppo di un aeroporto, rispetto ad altri scali concorrenti nella stessa regione.

In tal senso l'aeroporto di Genova, gode di un'ottima collocazione all'interno di un settore urbano caratterizzato da un consolidato sistema industriale e turistico e da rilevanti progetti di trasformazione urbana per l'insediamento di attività produttive e terziarie fortemente competitive, che possono rappresentare delle interessanti opportunità di crescita per lo scalo, se accompagnati dallo sviluppo di una efficace rete infrastrutturale di collegamento.

Nonostante la sua posizione strategica, il traffico dell'aeroporto di Genova, sia in termini di viaggiatori che di voli, è però ancora molto modesto in relazione alla dimensioni della città e al suo potenziale bacino di traffico.

Il bacino d'utenza dello scalo rimane infatti ancora limitato prevalentemente all'area genovese, agli addetti del porto mercantile, delle industrie locali e delle strutture fieristiche e in piccola parte al traffico crocieristico.

Tale problema è da attribuire a molteplici cause concomitanti. Innanzitutto alla concorrenza di numerosi scali con traffico internazionale e intercontinentale, situati nelle immediate vicinanze del territorio regionale, che si avvalgono di bacini di utenza comunque di maggiori dimensioni e agevolati da reti di accesso di superficie più efficaci (come Milano Malpensa, Bergamo, Pisa e Nizza).

In secondo luogo, come emerso dall'analisi dello stato attuale dell'aeroporto, le ipotesi di sviluppo dell'aeroporto sono fortemente condizionate dalla mancanza di un efficace collegamento con il territorio e con il sistema di trasporto pubblico, soprattutto con quello su ferro, nonostante la vicinanza della linea ferroviaria.

La carenza di sistema di accessibilità dell'aeroporto rappresenta uno dei principali motivi per i quali il recente "Studio per lo sviluppo della rete Nazionale degli aeroporti", definisce lo scalo genovese nei seguenti termini:

*"L'aeroporto di **Genova** si configura come scalo primario che, in ragione del posizionamento che lo candida come possibile "gateway" nei confronti del traffico "inbound" europeo, potrebbe assumere il ruolo di aeroporto strategico nella rete nazionale laddove dimostri evidenti e rilevanti fasi di sviluppo quantitativo e qualitativo (numero e tipologia di collegamenti) e si potenzino in maniera efficace le connessioni intermodali (ferro e acqua)."*<sup>1</sup>

Lo **sviluppo dell'intermodalità** è stato pertanto assunto come uno degli elementi qualificanti dell'aggiornamento del Piano di sviluppo aeroportuale, come intervento in grado di rendere più accessibile l'aeroporto, di ampliare il bacino di traffico dello scalo, di consentire alla società di gestione di cogliere le opportunità di evoluzione offerte dai nuovi scenari economici ed infrastrutturali della regione e di aumentare la competitività dello scalo.

Gli interventi di sviluppo dell'intermodalità prefigurati dal Master Plan si basano su un collegamento diretto del terminal passeggeri con la rete ferroviaria, con il trasporto pubblico su gomma da e per il centro città e i principali poli di attrazione, produttivi, turistici e terziari, nonché sul potenziamento delle connessioni con il porto turistico, e quindi con il trasporto su acqua, pubblico e privato.

Altro elemento qualificante di sviluppo dello scalo è costituito dall'ipotesi di **rilancio del settore dell'Aviazione Generale**, che comprende voli privati, soprattutto nei mesi estivi in concomitanza con i grandi eventi, come il Salone Nautico, ma anche i voli prova della Piaggio, i voli dell'aeroclub, quelli antincendio e quelli legati al soccorso sanitario. Un settore quindi che fornisce servizi vitali e racchiude numerosi interessi e opportunità per il territorio genovese e ligure, che può trovare numerose sinergie con il vicino porto turistico.

In relazione ai traffici previsti occorrerà pertanto adeguare le infrastrutture aeroportuali, con priorità all'ampliamento dell'aerostazione, la cui progettazione è già stata avviata, all'estensione dei parcheggi e al miglioramento della viabilità di accesso al terminal, per poi procedere alla sistemazione del sistema airside.

## 8.2 Obiettivi dell'Aggiornamento del PSA

Il presente aggiornamento del Piano si pone tre obiettivi generali:

1. Ottemperare alle prescrizioni del Decreto di VIA del 2002, riducendo il più possibile gli impatti ambientali, rispetto al PSA vigente, e ricercando una maggiore integrazione con il tessuto insediativo limitrofo, con il contesto territoriale, ed il sistema di trasporto pubblico sia alla scala urbana che regionale.
2. Adeguare il PSA alle nuove strategie di sviluppo dell'aeroporto, anche in coerenza con il piano degli interventi allegato alla convenzione per il rinnovo della gestione totale del 2009.
3. Ampliare l'orizzonte temporale di riferimento del Piano al 2025;

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi generali viene perseguito attraverso il seguente complesso di previsioni e di interventi:

---

<sup>1</sup> "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio" - Redatto da One Wors-KPMG-Nomisma nel 2009-2010 per conto di ENAC.

- a) **Rielaborazioni delle previsioni di traffico**, alla luce del trend attuale e delle strategie commerciali della società di gestione, sia del traffico commerciale che di quello Cargo e di Aviazione Generale;
- b) **Sviluppo delle connessioni intermodali**, che integri il trasporto aereo con il sistema dei trasporti pubblici regionali, su ferro, gomma ed acqua, al fine di ampliare il bacino di traffico dello scalo, offrire un livello di servizio migliore e diminuire la congestione del traffico veicolare e derivante dall'aumento dei flussi generati dall'aeroporto.
- c) **Rilancio del settore Aviazione Generale** attraverso la realizzazione di un'area servizi dedicata, comprensiva di una nuova aerostazione;
- d) **Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali** in funzione del traffico previsto al 2025, con conseguente rimodulazione delle consistenze edilizie;
- e) **Sistemazione ambientale delle aree land side** per la mitigazione degli impatti derivanti dall'aumento del traffico aereo e su gomma.
- f) **Contenimento dei consumi energetici**, attraverso la realizzazione di un parco fotovoltaico, per la cogenerazione di energia pulita, di dimensioni tali da garantire il soddisfacimento dell'intera domanda del complesso aeroportuale.

## 9. INTERVENTI PREVISTI

### 9.1 Sviluppo delle connessioni intermodali

Nella parte nord del sedime aeroportuale è presente una vasta area, di circa 2,6 Ha, prevalentemente occupata da immobili in disuso in forte stato di degrado che necessita da tempo di essere recuperata a servizio dell'aeroporto.

La disponibilità di un'area strategica nei pressi della linea ferroviaria e della viabilità di accesso all'aeroporto offre l'eccezionale opportunità di realizzare un vero e proprio **terminal intermodale**, con la funzione di cerniera e di scambio tra varie modalità di trasporto (aria-ferro-gomma-acqua).

Il terminal intermodale, in tale posizione strategica, potrà svolgere la funzione di punto di partenza, di arrivo e di scambio dei flussi di traffico del trasporto aereo e ferroviario, di quelli legati al trasporto pubblico e privato su gomma, del collegamento funicolare con il futuro polo tecnologico della collina degli Erzelli, nonché dei percorsi pedonali assistiti con la stazione ferroviaria di Sestri e con il nuovo porto turistico.

La particolare posizione dello scalo in relazione al tessuto insediativo e alla città, e quella del terminal intermodale proposto, in relazione ai collegamenti urbani e regionali esistenti e previsti, richiedono funzioni e capacità del terminal stesso, non solo a servizio dell'aeroporto, ma dell'intero contesto urbano in un cui è inserito. E' presumibile infatti che una nuova stazione ferroviaria ed un terminal bus, dotati di parcheggio auto e di servizi complementari, generi una domanda da parte della città, che va oltre la mera domanda dei passeggeri aeroportuali.

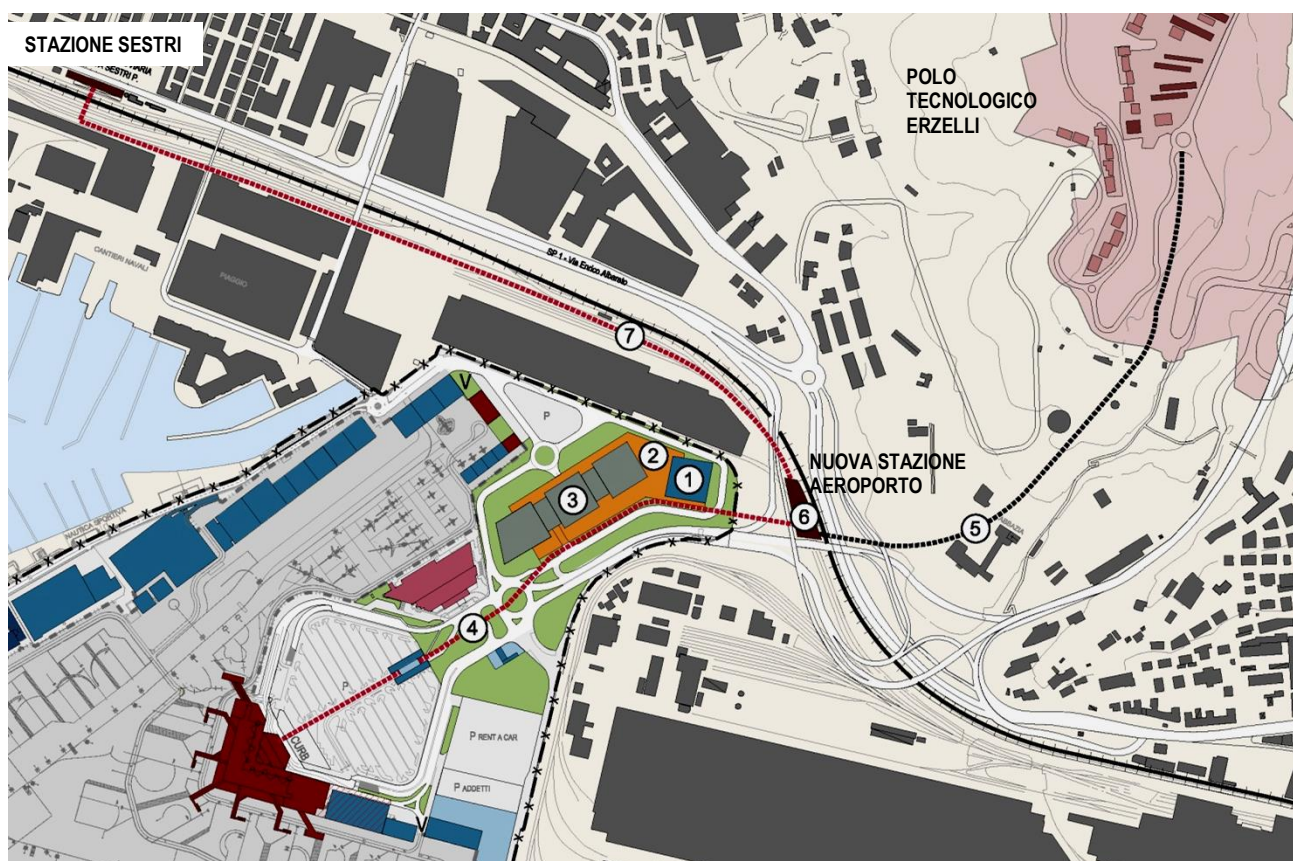


Fig. 25 - Componenti del nodo intermodale

- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| 1 - Centro direzionale                 | 5 - Funivia Erzelli                 |
| 2 - Autostazione bus di linea          | 6 - Nuova stazione aeroporto        |
| 3 - Parcheggio di interscambio         | 7 - Collegamento stazione di Sestri |
| 4 - Collegamento pedonale sopraelevato |                                     |

Il dimensionamento della infrastruttura, soprattutto per ciò che concerne l'offerta di sosta, tiene conto di tale esigenza: il terminal intermodale previsto è infatti costituito da un edificio multifunzionale, costituito da un terminal bus al primo livello; da un parcheggio multipiano ai livelli superiori, dalla stazione della funivia degli Erzelli, e da un centro direzionale.

Il nodo intermodale è incentrato su un **collegamento sopraelevato pedonale stazione- aerostazione**, che rappresenta la spina dorsale del sistema, l'elemento che drena e distribuisce tutti i flussi dei passeggeri in arrivo con le diverse modalità di trasporto e la connessione diretta tra il sistema città ed il complesso aeroportuale.

Il Terminal intermodale è inoltre collegato alla stazione di Sestri e al nuovo porto turistico mediante percorsi pedonali assistiti.

A seguire in dettaglio le componenti infrastrutturali che compongono il terminal.

#### Componenti del terminal intermodale:

- **Stazione dei bus**, per gli autobus pubblici di linea e i bus privati a servizio delle attività crocieristiche (charter); è costituita da una grande piastra al primo livello, coperta ma aperta ai lati, a copertura delle aree di carico e scarico, delle aree di parcheggio dei bus, così come di tutti gli elementi di distribuzione verticale ai piani superiori,
- **Parcheggio multipiano**, con capacità di circa 1500 posti auto, destinato sia agli utenti aeroportuali, passeggeri che addetti, che ad un più ampio bacino di utenza urbano. Rispetto al fabbisogno dell'aeroporto è previsto che il terminal offra circa 700 posti auto aggiuntivi, in maniera da fungere come parcheggio di interscambio a servizio degli

insediamenti direzionali e produttivi della città, facilmente raggiungibili dal terminal attraverso il trasporto ferroviario, la funivia, o il trasporto pubblico su gomma. In tal modo il terminal intermodale potrebbe efficacemente concorrere alla mitigazione della congestione del traffico sull'intero sistema viario cittadino.

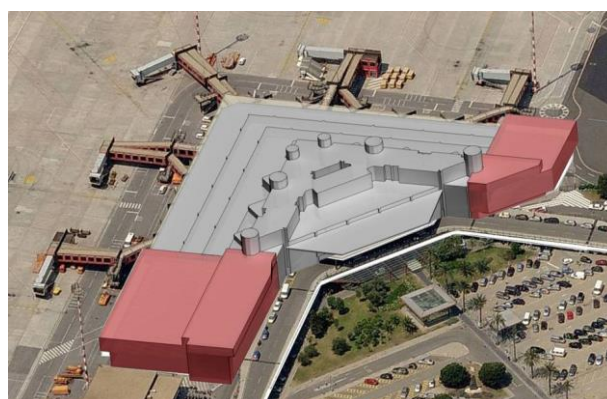
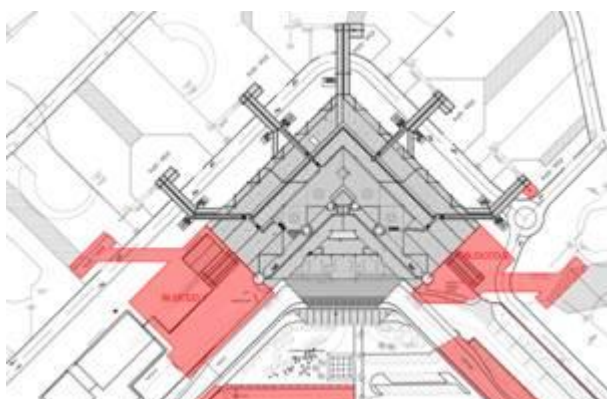
- **Nuova stazione ferroviaria** in corrispondenza dell'aeroporto, derivante dallo spostamento dell'attuale stazione di Cornigliano; la fermata ferroviaria troverebbe spazio dalla eliminazione di alcuni binari dismessi, in un punto di non interferenza con il viadotto carrabile di accesso all'aeroporto;
- **Collegamento pedonale assistito stazione- aerostazione;** un percorso su tapis roulant, che inizia dalla nuova stazione ferroviaria, passando al disotto del viadotto della bretella di collegamento con l'Aurelia, passa attraverso il terminal intermodale e prosegue, in elevazione, e fino all'aerostazione passeggeri, con collegamento anche l'albergo esistente;
- **Stazione di risalita della funicolare** di collegamento con il Parco Scientifico e tecnologico degli Erzelli; l'impianto è posto al primo livello del terminal, in maniera da ridurre la pendenza delle funivia;
- **Centro servizi aeroportuali**, destinato ad accogliere gli uffici direzionali aeroportuali e altre funzioni (uffici informazioni e prenotazioni alberghiere; accoglienza turistica etc.) oggi ubicate nel terminal, che potranno liberare spazi a servizio delle aree operative passeggeri e concorrere all'aumento dei livelli di servizio e del comfort dell'aerostazione passeggeri.
- **Collegamento pedonale a raso Stazione di Genova-Sestri – polo intermodale;** tale percorso sarà realizzato lungo il tracciato di un binario morto in disuso e potrà essere dotato di tapis roulant, per ridurre i tempi di percorrenza.
- **Collegamento pedonale con il porto turistico Marina Aeroporto;** è previsto un percorso pedonale protetto, in fregio alla Via Pionieri e Aviatori d'Italia, che connette il terminal alla darsena.
- **Interconnessione viaria con l'accesso autostradale e la nuova viabilità a mare.**

Alcune delle componenti infrastrutturali del terminal intermodale, come per esempio la stazione ferroviaria ovvero il sistema di risalita verso Erzelli, ricadono all'esterno del sedime e risultano di competenza di altri soggetti pubblici: sarà pertanto necessario avviare subito un processo di concertazione e di condivisione delle scelte con i soggetti istituzionali competenti per la programmazione ed attuazione degli interventi.

## 9.2 Riconfigurazione delle infrastrutture aeroportuali landside

### 9.2.1 Terminal passeggeri

Rispetto al PSA vigente, che prevedeva un ampliamento del terminal al 2017 di circa 24.000mq, il PSA 2011 riduce tale ampliamento in maniera sostanziale per la prima fase, limitandolo a 7.000 mq, che porterà la dimensione complessiva del terminal a 21.500 mq. Tale ampliamento, in corso di progettazione definitiva, porterà ad una configurazione finale del terminal in grado di accogliere circa 2,2 milioni di passeggeri, pertanto sufficiente a soddisfare i fabbisogni previsti al 2025.



*Fig. 26 – Schemi di espansione dell'aerostazione passeggeri*

Viene riservato uno spazio per un eventuale un successivo lotto di ampliamento del terminal, nel lato est, qualora il traffico superi i volumi previsti.

### *9.2.2 Curb arrivi e partenze*

La viabilità di accesso al terminal, sia quella a raso diretta agli arrivi, che quella in viadotto diretta alle partenze, sarà notevolmente potenziata sia in termini di sviluppo lineare e migliorata, attraverso l'allungamento e l'ampliamento della zona di drop-off e drop-out e la realizzazione di corsie di accesso separate per il trasporto pubblico e quello privato.

### *9.2.3 Edificio servizio passeggeri*

Fabbricato posto in posizione baricentrica tra il nuovo polo intermodale ed il terminal, lungo il percorso pedonale in elevazione, ospiterà gli uffici dei rental car, alcuni servizi ai passeggeri (bar, edicola, info e servizi igienici, servizi vari aeroportuali).

### *9.2.4 Aviazione Generale*

Il rilancio del settore dell' Aviazione Generale prevede la realizzazione di un nuovo terminal dedicato, nella zona nord, dotato di un'adeguata area parcheggi, dove saranno svolte tutte le attività proprie del servizio.

Il terminal previsto si affaccia direttamente sul piazzale di sosta dedicato agli aeromobili dell'Aviazione Generale, attrezzata con nuovi hangar per il ricovero e la manutenzione dei veivoli, in risposta alla crescente domanda di tali spazi. E' prevista la realizzazione di un nuovo fabbricato per l'Aeroclub locale, dotato anch'esso di nuovi hangar per il ricovero dei aeromobili.

### *9.2.5 Area merci*

Le previsioni del PSA vigente relative agli ampliamenti degli edifici merci di fronte alla Darsena risultano oggi totalmente attuati e non emergono ulteriori fabbisogni di spazi.

Sono state quindi completamente eliminate dal PSA 2011 le previsioni relative ad una nuova cargo city ad est del terminal passeggeri. In tal zona il PSA del 2002 prevedeva la realizzazione di due edifici destinati alla nuova aerostazione merci in area extra doganale, ed un terzo edificio per la aerostazione merci in area doganale, per complessivi 15.000 mq ed un volume totale di 87.000 mc.

Per il servizio merci pertanto non si prevedono nuovi ampliamenti, essendo le strutture attuali sufficienti a soddisfare i fabbisogni relativi ai traffici previsti, piuttosto modesti.

### *9.2.6 Parcheggi*

Oltre ai parcheggi previsti nel terminal intermodale, l'aggiornamento del PSA prevede la realizzazione di una zona parcheggi per gli addetti e per gli autonoleggiatori, ad est del termina passeggeri, nell'area che sarà resa disponibile



dalla riprotezione del deposito dei carburanti in zona airside. L'area di sosta è pensata come un'area più permeabile possibile, con un alta densità di alberature, tale da minimizzare al massimo l'impatto ambientale.

### 9.2.7 Caserme

Le caserme attualmente ubicate a nord del sedime aeroportuale, dove è previsto il terminal intermodale, saranno riprotette in parte in una zona vicino alle attrezzature dei Vigili del fuoco e in parte in zona antistante il piazzale aeromobili, a sud delle officine.

## 9.3 Parco fotovoltaico

In una fascia a confine con il confine aeroportuale, lungo la strada perimetrale ad ovest, è prevista la realizzazione di un parco fotovoltaico in grado non solo di produrre tutta l'energia necessaria a soddisfare il fabbisogno del complesso aeroportuale, ma di poter immettere nel mercato un buona quantità di energia "pulita".

## 9.4 Interventi in ambito Airside

### 9.4.1 Prolungamento via di rullaggio

Il sistema di pista e raccordi, come visto, nonostante presenti una capacità più che adeguata ai traffici attesi, presenta una criticità dal punto di vista operativo, che risiede nella mancanza di un tratto della via di rullaggio parallela alla pista di volo in corrispondenza della testata 29, che comporta la necessità di effettuare operazioni di back-track in pista, principalmente in fase di decollo. Pertanto si ritiene opportuno confermare la previsione del PSA vigente di estensione della taxi way in direzione sud, fino al raggiungimento della testata 29 della pista di volo. (indicato al n. 23 nella figura sotto riportata).

### 9.4.2 Ampliamento piazzale sosta aeromobili

Rispetto alle previsioni del PSA vigente, che prevedeva un ampliamento del piazzale di 60.000 mq, il PSA 2011 prevede un rilevante ridimensionamento di tale estensione, riducendolo a 7000 mq. (indicato al n. 24 nella figura sottostante) in relazione ai fabbisogni al 2025.

### 9.4.3 Infrastrutture ed impianti di assistenza al volo

Il PSA 2011 prevede nuove opere destinate a potenziare l'infrastruttura tecnologica a servizio delle operazioni di volo. In particolare verrà realizzato un nuovo blocco tecnico in prossimità della torre di controllo e verrà realizzata una nuova centrale elettrica di controllo e comando delle assistenze visive e luminose agli aeromobili.

### 9.4.4 Deposito carburanti

E' prevista la riprotezione del deposito carburanti in area airside. Attualmente infatti il distributore è ubicato in area land side, a confine con lo stabilimento dell'ILVA, ad est del parcheggio a raso. (indicato al n. 26 nella figura sottostante). La delocalizzazione del deposito consente la disponibilità di aree in posizione pregiate per usi e attività più adeguate, sia dal punto di vista funzionale che ambientale, con l'area antistante l'aerostazione passeggeri.



Fig. 27 - Interventi previsti in ambito airside

#### 9.4.5 Servizi aeroportuali

E' prevista la realizzazione di un'area per la prova motori (indicato al n. 22 nella figura sopra riportata) e lo spostamento dell'officina (n. 18), per una riorganizzazione ed un uso ottimale delle aree prospicienti il piazzale aeromobili. E' inoltre prevista realizzazione di un ricovero mezzi di rampa sul piazzale aeromobili, in adiacenza all'ultimo lotto di espansione del terminal passeggeri.

#### 9.5 Interventi di sistemazione ambientale

La limitata estensione dell'area aeroportuale non lascia spazi adeguati per la realizzazione di significative aree verde di mitigazione ambientale. Ciò nonostante, rispetto al vigente PSA, il presente aggiornamento ha cercato di prevedere una sistemazione a verde di quanti più spazi possibili, con la funzione di filtro e di arredo alle nuove infrastrutture previste, o come schermatura degli stabilimenti industriali limitrofi.

Fasce di verde sono previste intorno al nuove terminal intermodale, così come lungo la viabilità principale di accesso e di distribuzione. Un ampia zona di verde è infine prevista in adiacenza ai previsti nuovo parcheggi rental car.

D'altro lato, sempre rispetto al Piano vigente, la riduzione degli ampliamenti del piazzale aeromobili principale e quello dell'Aviazione Generale, la eliminazione delle previsioni relativi alla cargo city e conseguente spostamento del deposito carburanti, consente un consistente aumento delle superfici permeabili.

### 10. ASSETTO DEFINITIVO AL 2025

Si riporta a seguire la planimetria con gli assetti definitivi previsti al 2025, riportati in dettaglio nelle tavole di piano allegate.



Fig. 28 - Aggiornamento PSA 2011- assetto definitivo al 2025

## 11. INTERVENTI PREVISTI E FASI DI ATTUAZIONE (i numeri si riferiscono alle tavole allegate)

### 11.1 Interventi previsti a breve termine (2015)

- 02 Curb fronte terminal
- 22 Prova motori
- 16 Blocco tecnologico ENAV
- 17 Hangar Guardia di Finanza

### 11.2 Interventi previsti a medio- lungo termine (2025)

#### Potenziamento landside ed airside

- 01 Ampliamento Terminal Passeggeri prima fase
- 23 Bretella di Collegamento
- 24 Ampliamento piazzale aeromobili
- 25 Centrale AVL
- 28 Parco fotovoltaico

#### Riqualificazione Aviazione Generale

- 11 Terminal Aviazione Generale
- 12 Hangars Aviazione Generale
- 13 Viabilita' di accesso area Aviazione Generale
- 14 Parcheggio a raso Aviazione Generale
- 15 Sistemazione piazzale Aviazione Generale

#### Nodo Intermodale

- 03 - Centro servizi aeroportuali
- 04 - Piastra autostazione bus
- 05 - Parcheggio multipiano
- 06 - Stazione ferroviaria Aeroporto
- 07 - Collegamento Terminal - Nodo Intermodale
- 08 - Collegamento Aeroporto - Polo Tecnologico Erzelli
- 09 - Fabbricato servizi passeggeri
- 10a - Riprotezione Caserme Enti di Stato
- 10b - Riprotezione Caserme Enti di Stato

#### Interventi di mitigazione degli impatti ambientali

- 26 - Riprotezione Deposito carburante
- 27 - Sistemazione aree Verdi Landside
- 28 Parco fotovoltaico
- 20 - Parcheggio a raso (rent a car)
- 21 - Parcheggi a raso (Addetti)

#### Altri edifici

- 18 Servizi aeroportuali
- 19 Ricovero mezzi di rampa

## 12. CONSISTENZE EDILIZIE

Nella tabella a seguire sono riportate a confronto le consistenze previste dal PSA vigente con quelle del presente aggiornamento del PSA, in rapporto alla situazione al 2000.

Come si evince dalla tabella rispetto al Piano vigente il presente aggiornamento ridimensiona notevolmente le consistenze degli edifici, così come le superfici impermeabili.

In particolare si riduce di 11mila metri quadrati la superficie coperta dagli edifici e di 19mila la superficie Lorda, corrispondente 110mila metri cubi in meno.

Si riduce anche la superficie impermeabile destinata al piazzale aeromobile ed alla viabilità, per complessivi 120mila mq. Anche la superficie destinata a parcheggi diminuisce di circa 15 mila mq.

	Situazione al 2000	PSA 2000		PSA 2011		Diff. Psa 2000 e Psa 2011 al 2025
		Previsioni al 2017	Incrementi 200-2017	Previsioni al 2025	Incrementi 2000-2025	
<b>SEDIME AEROPORTUALE</b>	1.550.000 mq	1.590.000 mq	40.000 mq	1.590.000 mq	40.000 mq	0 mq
<b>AREE DA ACQUISIRE</b>	mq	40.000 mq	mq	0 mq	0 mq	0 mq
<b>EDIFICI E SERVIZI AEROPORTUALI</b>						
Superficie coperta	43.000 mq	79.770 mq	36.770 mq	68.448 mq	25.448 mq	-11.322 mq
SLP	57.400 mq	111.870 mq	54.470 mq	92.740 mq	35.340 mq	-19.130 mq
Cubatura	260.000 mc	557.260 mc	297.260 mc	447.074 mc	187.074 mc	-110.186 mc
<b>INFRASTRUTTURE AIRSIDE</b>						
Pista di volo	187.000 mq	187.000 mq	0 mq	187.000 mq	0 mq	0 mq
Via di Rullaggio	93.000 mq	132.000 mq	39.000 mq	132.000 mq	39.000 mq	0 mq
Raccordi	37.000 mq	37.000 mq	0 mq	37.000 mq	0 mq	0 mq
Piazze AA/MM	270.000 mq	330.000 mq	60.000 mq	277.000 mq	7.000 mq	-53.000 mq
<b>VIABILITA'</b>						
Viabilità a raso e in viadotto	40.000 mq	76.000 mq	116.000 mq	76.000 mq	36.000 mq	-80.000 mq
<b>AREA A VERDE</b>	774.000 mq	597.730 mq	-176.270 mq	737.000 mq	-37.000 mq	139.270 mq
<b>PARCHEGGI</b>						
Parcheggi pubblici	40.000 mq	90.000 mq	50.000 mq	70.000 mq	30.000 mq	-20.000 mq
Parcheggi addetti e rental car	30.000 mq	60.000 mq	30.000 mq	50.000 mq	20.000 mq	-10.000 mq
<b>totale parcheggi</b>	70.000 mq	150.000 mq	80.000 mq	120.000 mq	50.000 mq	-30.000 mq
<b>STAZIONE BUS</b>	0	0	0	14.500 mq	14.500 mq	14.500 mq



**LEGENDA**

- DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
- RECINZIONE DOGANALE
- PISTE E PIAZZALI
- AREE VERDI ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE
- EDIFICI ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE
- V VARCO DOGANALE

**DESCRIZIONE**

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① AEROSTAZIONE PASSEGGERI</li> <li>② AEROSTAZIONE MERCI - CORRIERI TNT</li> <li>③ AEROSTAZIONE AVIAZIONE GENERALE</li> <li>④ TORRE DI CONTROLLO</li> <li>⑤ RADAR</li> <li>⑥ VIGILI DEL FUOCO</li> <li>⑦ BASE ELICOTTERISTI VIGILI DEL FUOCO</li> <li>⑧ CENTRALE ELETTRICA LUCI PISTA</li> <li>⑨ AEROCUB</li> <li>⑩ HANGAR AEROCUB</li> <li>⑪ HANGAR IN CONCESSIONE</li> <li>⑫ A - HANGAR GUARDIA DI FINANZA<br/>B - HANGAR AGS<br/>C - DEPOSITO<br/>D - UFFICI ELICOTTERISTI VVF</li> <li>⑬ DEPOSITI CARBURANTE</li> <li>⑭ EDIFICIO SERVIZI TERMINAL</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>⑮ UFFICI</li> <li>⑯ OFFICINA / UFFICI</li> <li>⑰ POSTE</li> <li>⑱ HOTEL SHERATON</li> <li>⑲ UFFICI/FACILITIES AUTONOLEGGI</li> <li>⑳ GUARDIA DI FINANZA</li> <li>㉑ CARABINIERI</li> <li>㉒ CAPANNONI EX ILVA - Attualmente sede Spedizionieri SDG</li> <li>㉓ RESIDENZE ENAC</li> <li>㉔ EX EDIFICI AERONAUTICA MILITARE</li> <li>㉕ RIMESSA AUTOLINEE</li> <li>㉖ IMPIANTO DEPURAZIONE ACQUE</li> <li>㉗ DISTRIBUTORE CARBURANTE</li> <li>㉘ PISTA DI VOLO</li> <li>㉙ PIAZZALE AEROMOBILI</li> </ul> |
|--|---|

**ENAC** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA

Progetto:  
 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
 IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI  
 V.I.A.

**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

AREA DI INTERVENTO N°10 DISCIPLINATA DAL P.T.C. PER INSEDIAMENTI  
 PRODUTTIVI

**AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
 Aeroporto Cristoforo Colombo  
 16154 GENOVA (SESTRI)  
 Tel: 010/60151 - Fax: 010/6015487  
 Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.

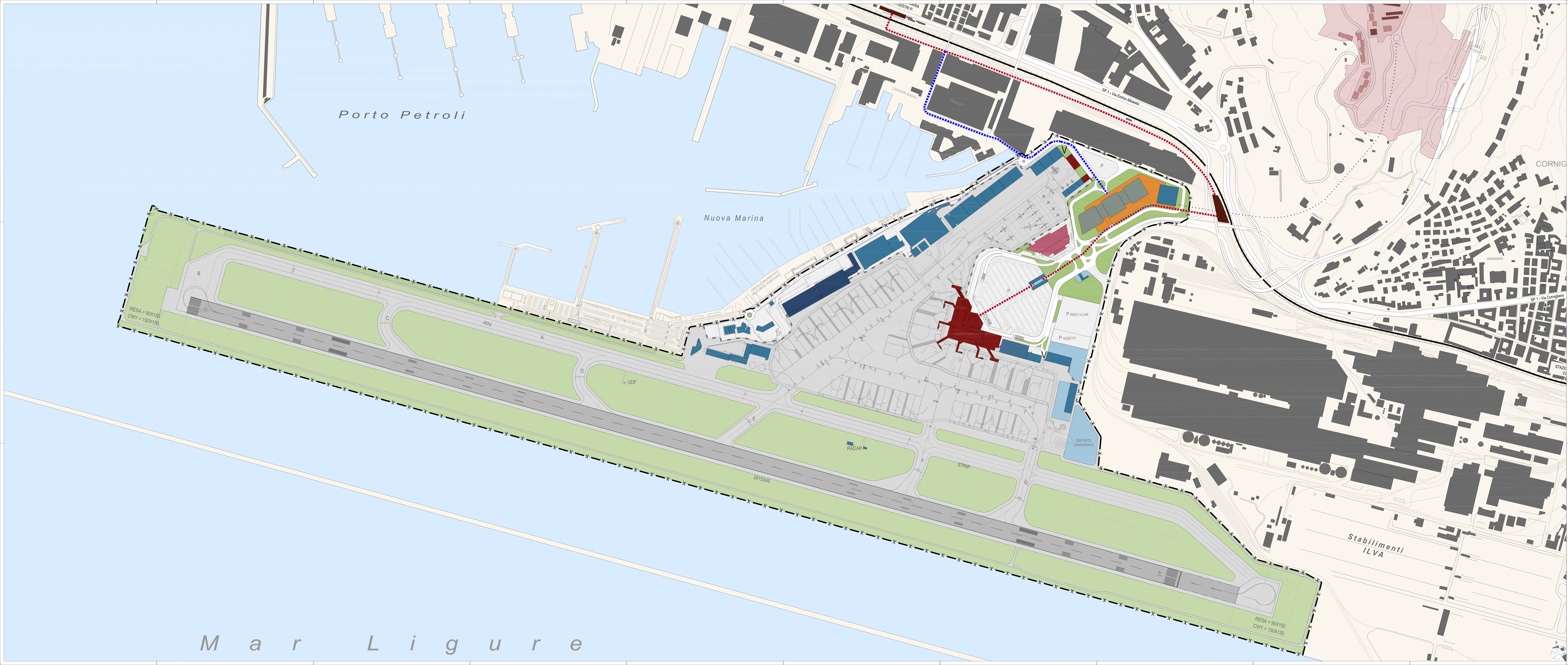


**PLANIMETRIA GENERALE  
 STATO DI FATTO**

Scala: 1:5.000

REV	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Feb 2015	TAV 01.dwg	Planimetria stato di fatto	<b>01</b>

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTAMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELL'AEROPORTO DI GENOVA S.P.A. IL SUO NON AUTORIZZATO USARE PUNTEREBBE A TERMINI ILLECITI. THIS DOCUMENT MUST NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY AEROPORTO DI GENOVA S.P.A. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.



- LEGENDA**
- PROGETTO POLO TECNOLOGICO EMOLELLI
  - DELIMITAZIONE DELIMITAZIONE AEROPORTUALE
  - REGOLAZIONE DOGANALE
  - STRADE E SPAZZI
  - VERDE INTERSTITIALE
  - VERDE LAND USE
  - TERMINAL PASSEGGERI
  - TERMINAL INTERMEDIALE
  - ATTIVITÀ RECREATIVE
  - AREA CARGO
  - SERVIZIO AEROPORTUALE
  - AREA SERVIZIO AEROPORTUALE TERMINAL (OLTRE 200)
  - PARCHING AREA STRADA
  - PARCHING AREA STRADA
  - PARCHING FOTVOLTAICO
  - VARCO DOGANALE
  - COLLEGAMENTO PEDONALE PROGETTO ANDREA GENOVA SESTI - NODI INTERMEDIALE
  - COLLEGAMENTO PEDONALE PROGETTO ANDREA GENOVA SESTI - NODI INTERMEDIALE - NODI STRADALI
  - POTERE COLLEGAMENTO FIANNA EMOLELLI - NODI INTERMEDIALE

**ENAC** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA  
 Progettazione: AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.  
 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
 IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI VIA  
**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**  
 AREA DI INTERVENTO N°11 DISCIPLINATA DAL PFC PER VEDERAMENTI  
 PRODOTTI  
**AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
 Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.



**RIDEFINIZIONE DELL'ASSETTO AEROPORTUALE**

Scale	1:2.000
OGGETTO	02



- LEGENDA**
- PROGETTO POLO TECNOLOGICO ERZELLI
  - DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
  - RECINZIONE DOGANALE
  - PISTE E PIAZZALI
  - VERDE INTERPISTA
  - VERDE LAND SIDE
  - TERMINAL PASSEGGERI
  - NODO INTERMODALE
  - ATTIVITA' RICETTIVE
  - AREA CARGO
  - SERVIZI AEROPORTUALI
  - AREA DI FUTURO AMPLIAMENTO TERMINAL (OLTRE 2025)
  - PARGHEGGI MULTIPIANO
  - PARGHEGGI A RASO
  - PARCO FOTOVOLTAICO
  - RIEMPIMENTO CANALE DI CALMA - RIF. NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA - A7-A10-A12 - PROGETTO DEFINITIVO: OPERA A MARE NEL CANALE DI CALMA. ELABORATI APG9060-2, APG9061-2, APG9062-2, APG9063-2, APG9064-2, APG9065-2
  - VARCO DOGANALE
- 
- COLLEGAMENTO PEDONALE PROTETTO stazione Genova Sestri - Nodo intermodale
  - COLLEGAMENTO PEDONALE PROTETTO stazione Genova Sestri - Nodo intermodale - Ipotesi alternativa
  - IPOTESI COLLEGAMENTO FUNIVIA ERZELLI - NODO INTERMODALE

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA

Progetto:  
 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
 IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI  
 V.I.A.  
**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

AREA DI INTERVENTO N°10 DISCIPLINATA DAL P.T.C. PER INSEDIAMENTI  
 PRODUTTIVI

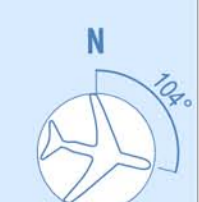
**AEROPORTO DI GENOVA** S.p.A.  
 Aeroporto Cristoforo Colombo  
 16154 GENOVA (SESTRI)  
 Tel. 010/60151 - Fax: 010/6015487  
 Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.



TITOLO:  
**RIDEFINIZIONE DELL'ASSETTO  
 AEROPORTUALE**

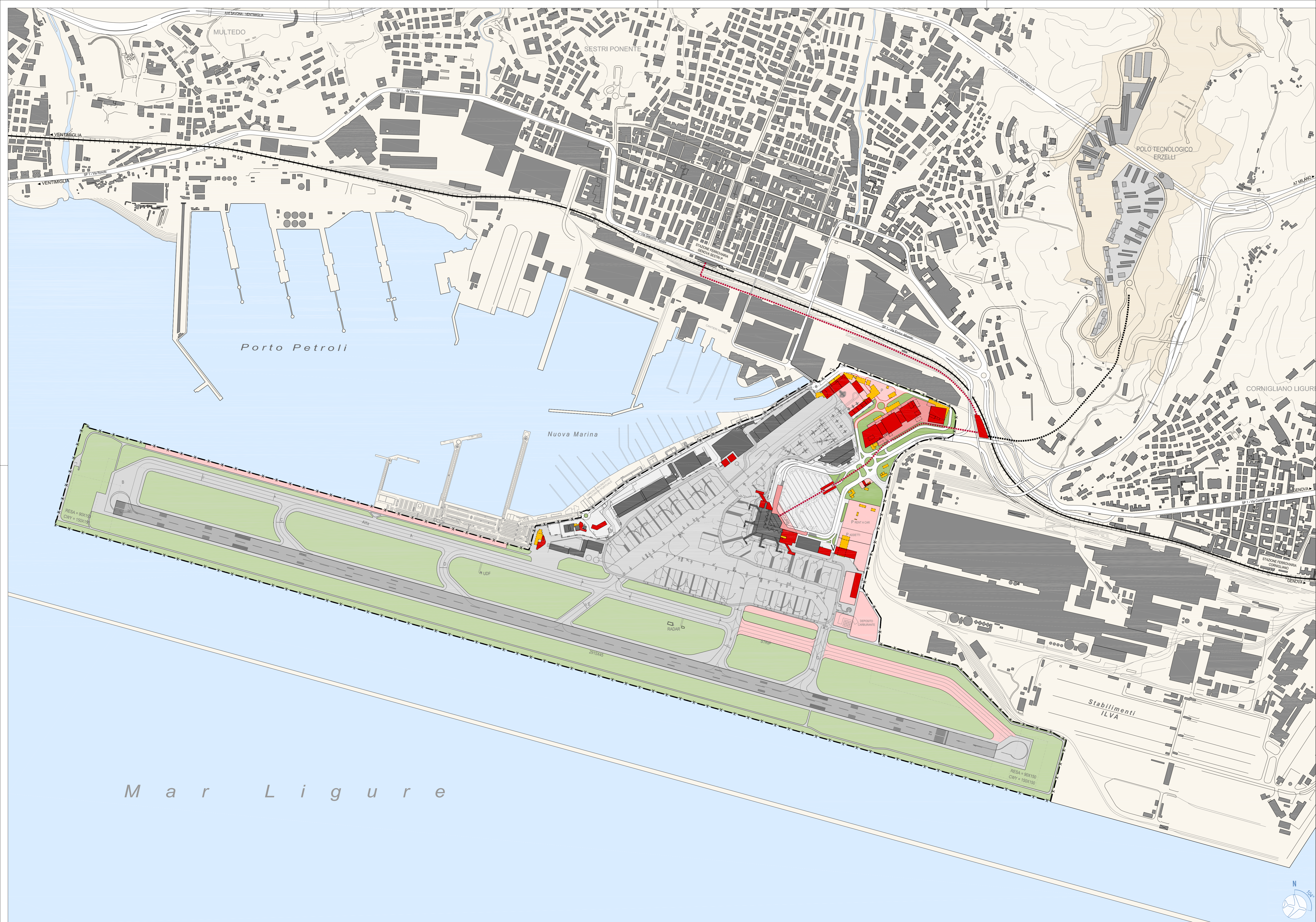
Scala: 1:5.000

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Feb 2015	TAV_02.dwg	Ridefinizione assetto aeroportuale	<b>02BIS</b>
01	Sett 2015	TAV_02.dwg	Ridefinizione assetto aeroportuale	



IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPiato, RIPRODOTTO O ALTAMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELL'AEROPORTO DI GENOVA S.P.A. L'USO NON AUTORIZZATO SARÀ PERSCRIBIBILE A TERMINI DI LEGGE.  
 THIS DOCUMENT MUST NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY AEROPORTO DI GENOVA S.P.A. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.





- LEGENDA**
- DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
  - RECINZIONE DOGANALE
  - PISTE E PIAZZALI
  - VERDE INTERPISTA
  - VERDE LAND SIDE
  - PARCHeggi A RASO
  - VARCO DOGANALE
  - COLLEGAMENTO PEDONALE
  - IPOTESI COLLEGAMENTO FUNNIA
  - EDIFICI ESISTENTI
  - EDIFICI E AREE DI NUOVA COSTRUZIONE
  - EDIFICI DA DEMOLIRE
  - NUOVA VIABILITA' DI PROGETTO

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA

Progetto:  
 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
 IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI  
 V.I.A.

**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

AREA DI INTERVENTO N°10 DISCIPLINATA DAL P.T.C. PER INSEDIAMENTI  
 PRODUTTIVI

**AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
 Aeroporto Cristoforo Colombo  
 16154 GENOVA (SESTRI)  
 Tel: 010/60151 - Fax: 010/6015487  
 Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.



Titolari:  
**CONFRONTO TRA ASSETTO  
 AEROPORTUALE DI PROGETTO E  
 STATO DI FATTO**

Scala: 1:5.000

REV	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Feb 2015	TAV.03.dwg	Confronto progetto - sdf	03

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRE' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTAMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELL'AEROPORTO DI GENOVA S.P.A. IL SUO NON AUTORIZZATO USARE PUNTERE PERSEGUIRÀ A TERMI DI LEGGE.  
 THIS DOCUMENT MUST NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY AEROPORTO DI GENOVA S.P.A. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.



- DESCRIZIONE INTERVENTI**
- BREVE TERMINE 1° FASE**
- 101 AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE PASSEGGERI
  - 102 UFFICIO SOCIETÀ DI GESTIONE
  - 103 SATELITE
  - 104 AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE MERCI
  - 105 AMPLIAMENTO UFFICI E MENSA
  - 106 VIABILITÀ ESTERNA
  - 107 VIABILITÀ INTERNA
  - 108 AREA DA ACQUISIRE PER FUTURA ESPANSIONE
  - 109 AMPLIAMENTO PIAZZALE AAMM "B"
  - 110 RIQUALIFICA PIAZZALI AAMM A E AG
  - 111 PROLUNGAMENTO VIA DI RULLAGGIO "A"
  - 112 HANGAR POLIFUNZIONALI
  - 113 AMPLIAMENTO V.V.F.
- BREVE TERMINE 2° FASE**
- 201 AEROSTAZIONE MERCI ZONA DOGANALE
  - 202 AEROSTAZIONE MERCI ZONA EXTRADOGANALE
  - 203 RIPROTEZIONE ACCASERMAMENTI
  - 204 VIABILITÀ DI ACCESSO A RASO
  - 205 VIABILITÀ DI ACCESSO SOPRAELEVATA
  - 206 AMPLIAMENTO PIAZZALI AAMM "A"
  - 207 AMPLIAMENTO PIAZZALI AVIAZIONE GENERALE
  - 208 PROLUNGAMENTO VIA DI RULLAGGIO "A"
  - 209 HANGAR MD/80
  - 210 HANGAR POLIFUNZIONALE AEROCUB GENOVA
  - 211 HANGAR ELICOTTERI (G.D.F.)
- MEDIO TERMINE**
- 301 AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE PASSEGGERI
  - 302 AEROSTAZIONE MERCI ZONA EXTRADOGANALE
  - 303 ZONA ACCASERMAMENTI
  - 304 ZONA AUTONOLEGGIATORI
  - 305 NUOVO EDIFICIO CATERING
  - 306 VIABILITÀ DI ACCESSO A RASO
  - 307 VIABILITÀ DI ACCESSO SOPRAELEVATA
  - 308 PARCHEGGI A RASO
  - 309 PARCHEGGI SOPRAELEVATI
  - 310 VIABILITÀ INTERNA
  - 311 CENTRALI TECNOLOGICHE
  - 312 ZONA CARBURANTI

- LEGENDA**
- DELIMITAZIONE DEMANIO AEROPORTUALE
  - RECINZIONE DOGANALE
  - PISTE E PIAZZALI
  - VERDE INTERPISTA
  - VERDE LAND SIDE
  - EDIFICI ESISTENTI
  - VARCO DOGANALE
- TIPOLOGIA INTERVENTI**
- EDIFICI DA DEMOLIRE
  - EDIFICI PREVISTI DAL PSA VIGENTE GIÀ REALIZZATI
  - EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE
  - AREE OGGETTO DI INTERVENTO
  - COLLEGAMENTO PEDONALE
  - IPOTESI COLLEGAMENTO FUNIVIA



- DESCRIZIONE INTERVENTI**
- TERMINAL**
- 1 AMPLIAMENTO TERMINAL PASSEGGERI
  - 2 CURB FRONTE TERMINAL
- NODO INTERMODALE**
- 3 SERVIZI AEROPORTUALI
  - 4 PIASTRA AUTOSTAZIONE BUS
  - 5 PARCHEGGIO MULTIPIANO
  - 6 STAZIONE FERROVIARIA AEROPORTO
  - 7a COLLEGAMENTO NODO INTERMODALE - TERMINAL
  - 7b COLLEGAMENTO STAZIONE - NODO INTERMODALE
  - 8 COLLEGAMENTO AEROPORTO - POLO TECNOLOGICO ERZELLI
  - 9 FABBRICATO SERVIZI PASSEGGERI
  - 10a RIPROTEZIONE CASERME ENTI DI STATO
  - 10b RIPROTEZIONE CASERME ENTI DI STATO
- AVIAZIONE GENERALE**
- 11 NUOVO TERMINAL AVIAZIONE GENERALE
  - 12 NUOVI HANGARS AVIAZIONE GENERALE
  - 13 VIABILITÀ DI ACCESSO AREA AVIAZIONE GENERALE
  - 14 PARCHEGGIO A RASO AVIAZIONE GENERALE
  - 15 SISTEMAZIONE PIAZZALE AVIAZIONE GENERALE
- ALTRI EDIFICI**
- 16 BLOCCO TECNOLOGICO (UFFICI)
  - 17 HANGAR GUARDIA DI FINANZA
  - 18 SERVIZI AEROPORTUALI
  - 19 RICOVERO MEZZI DI RAMPA
- ACCESSIBILITÀ - VIABILITÀ - PARCHEGGI**
- 20 PARCHEGGIO A RASO (RENT A CAR)
  - 21 PARCHEGGIO A RASO (ADDETTI)
- INFRASTRUTTURE DI VOLO**
- 22 PROVA MOTORI
  - 23 BRETELLA DI COLLEGAMENTO
  - 24 AMPLIAMENTO PIAZZALE AEROMOBILI
  - 25 CENTRALE AVL
- MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI**
- 26 RIPROTEZIONE DEPOSITO CARBURANTE
  - 27 SISTEMAZIONE AREE VERDI LANDSIDE
  - 28 PARCO FOTOVOLTAICO

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
**ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE**  
 AEROPORTO "CRISTOFORO COLOMBO" DI GENOVA

Progetto:  
 AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  
 IN OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DI  
 V.I.A.

**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

AREA DI INTERVENTO N°10 DISCIPLINATA DAL P.T.C. PER INSEDIAMENTI  
 PRODUTTIVI

**AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.**  
 Aeroporto Cristoforo Colombo  
 16154 GENOVA (SESTRI)  
 Tel: 010/60151 - Fax: 010/6015487

Società di gestione Aeroporto di Genova S.p.A.



Task:  
**CONFRONTO TRA PSA VIGENTE  
 E ASSETTO AEROPORTUALE  
 DI PROGETTO**

Scala: 1:5.000

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	Elaborato N°:
00	Feb 2015	TAV_04.dwg	Confronto psa vigente - progetto	04

Il presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato, in tutto o in parte, senza il consenso scritto dell'Aeroporto di Genova S.p.A. L'uso non autorizzato sarà perseguibile a termini di legge. THIS DOCUMENT MUST NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, IN FULL OR IN PART, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION BY AEROPORTO DI GENOVA S.P.A. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE  
118 0 0 N. 2015-DL-458 DEL 28/12/2015 AD OGGETTO:  
PARERE DEL COMUNE DI GENOVA SUL PIANO DI SVILUPPO  
AEROPORTUALE – AGGIORNATO IN OTTEMPERANZA ALLE  
PRESCRIZIONI DEL DECRETO VIA 6919/2002 - DELL’AEROPORTO  
DI GENOVA, NELL’AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI  
CONFORMITA’ URBANISTICA AI SENSI DELL’ART. 2 DEL D.P.R. N.  
383/1994 E S.M.I.  
APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO  
DELL’ AREA DI INTERVENTO N. 10 “AEROPORTO“ DEL PIANO  
TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEGLI INSEDIAMENTI  
PRODUTTIVI DELL’AREA CENTRALE LIGURE.**

**PARERE TECNICO (Art 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)**

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento

28/12/2015

Il Dirigente Responsabile  
Arch. Silvia Capurro



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE  
118 0 0 N. 2015-DL-458 DEL 28/12/2015 AD OGGETTO:  
PARERE DEL COMUNE DI GENOVA SUL PIANO DI SVILUPPO  
AEROPORTUALE – AGGIORNATO IN OTTEMPERANZA ALLE  
PRESCRIZIONI DEL DECRETO VIA 6919/2002 - DELL’AEROPORTO  
DI GENOVA, NELL’AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI  
CONFORMITA’ URBANISTICA AI SENSI DELL’ART. 2 DEL D.P.R. N.  
383/1994 E S.M.I.  
APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO  
DELL’ AREA DI INTERVENTO N. 10 “AEROPORTO“ DEL PIANO  
TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEGLI INSEDIAMENTI  
PRODUTTIVI DELL’AREA CENTRALE LIGURE.**

<p><b>PARERE DI LEGITTIMITA’ DEL SEGRETARIO GENERALE</b> (Ordinanza Sindaco n. 368 del 2.12.2013)</p>
---

<p>Si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità del presente provvedimento</p>
---

11/01/2016

Il Segretario Generale  
[Dott. Pietro Paolo Mileti]