



GRONDAGENOVA
DIBATTITO PUBBLICO

La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

Quaderno degli attori



Presentato da **AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA**

26 gennaio 2009



NOTA SUL TEMA DELLA “GRONDA DI GENOVA”

Nelle note che seguono vengono sintetizzate alcune considerazioni utili per lo sviluppo del dibattito pubblico in corso sul tema della “Gronda di Genova” relativamente alle questioni della mobilità del traffico avente origine e destinazione portuale.

Come è noto, l’articolazione spaziale del porto individua due poli di concentrazione del traffico corrispondenti al bacino portuale di Sampierdarena e al bacino portuale di Genova Voltri inseriti in sistemi di collegamento con l’entroterra aventi caratteristiche differenti.

In particolare, mentre per quanto riguarda Voltri l’utilizzo della A26 non evidenzia particolari criticità, gli attuali assi di comunicazione e raccordo dedicati al bacino di Sampierdarena soffrono di evidenti strozzature derivanti da una arteria autostradale (A7 Genova - Milano) obsoleta e satura, caratterizzata inoltre da inadeguate connessioni con il sistema portuale sia per la concentrazione dei flussi su un unico accesso autostradale, sia per la commistione con tratti di viabilità ordinaria particolarmente trafficati.

Split modale nel porto di Genova (2008)

Traffico commerciale* (tonn)	di cui:	Strada	Ferrovia	Transhipment
28.600.000		23.480.000 82%	3.620.000 13%	1.500.000 5%
Bacino Sampierdarena 18.500.000		15.970.000 86%	1.892.000 10%	638.000 3%
Bacino di Voltri 10.100.000		7.520.000 74%	1.730.000 17%	850.000 8,4%

* (esclusi oli minerali, Ilva, Enel e bunker)

Fonte: Autorità Portuale Genova

Consistenza dei mezzi e dei treni nel porto di Genova (2008)

Bacino di Sampierdarena

Mezzi commerciali giorno* (media)	2.000
Treni giorno (in/out)	22

Bacino di Voltri

Mezzi commerciali giorno* (media)	1.580
Treni giorno (in/out)	13

Totale mezzi commerciali/giorno	3.580
Totale treni/giorno porto di Genova	35

**Il dato relativo al mezzi commerciali/giorno per il bacino di Voltri estate elaborato sulla base delle rilevazioni effettuate al gate internazionale; per quanta concerne Sampierdarena la rilevazione si riferisce al sistema San Benigno, Caracciolo, Eritrea, Ronco-canepa.*

Come si evince dai dati riportati, ad oggi l'utilizzo della modalità ferroviaria appare ancora su livelli decisamente insufficienti rispetto agli obiettivi di Autorità Portuale che si propongono di incrementare la quota del trasporto via treno su percentuali ben superiori a quelle attuali.

A questa proposito occorre tuttavia considerare come l'attuale mercato di riferimento del traffico portuale genovese sia molto concentrato nelle aree del nord ovest, rispetto alle quali la modalità stradale risulta essere particolarmente competitiva sotto il profilo dell'economicità e della capillarità del servizio. L'incremento della quota di ferroviario risulta quindi essere

strettamente connessa anche allo sviluppo di nuove soluzioni logistiche basate sulla realizzazione dei previsti progetti retroportuali che, oltre a migliorare lo sfruttamento delle aree operative, permetteranno un sostanziale dirottamento della merce dalla strada alla ferrovia.

Ad oggi, la lettura dei dati relativi alla consistenza dei mezzi giorno per i due poli di interesse evidenzia, soprattutto per il bacino di Sampierdarena, una situazione che non può che confermare le considerazioni sopra accennate relativamente alla capacità dell'attuale sistema di collegamento di assicurare lo smaltimento dei traffici evitando colli di bottiglia e problemi alla mobilità urbana. Non può inoltre trascurarsi la presenza

di un tratto autostradale urbano (A10) che per le sue caratteristiche di saturazione e di obsolescenza non consente il passaggio fra Voltri e Sampierdarena di contenitori highcube e di impiantistica eccezionale.

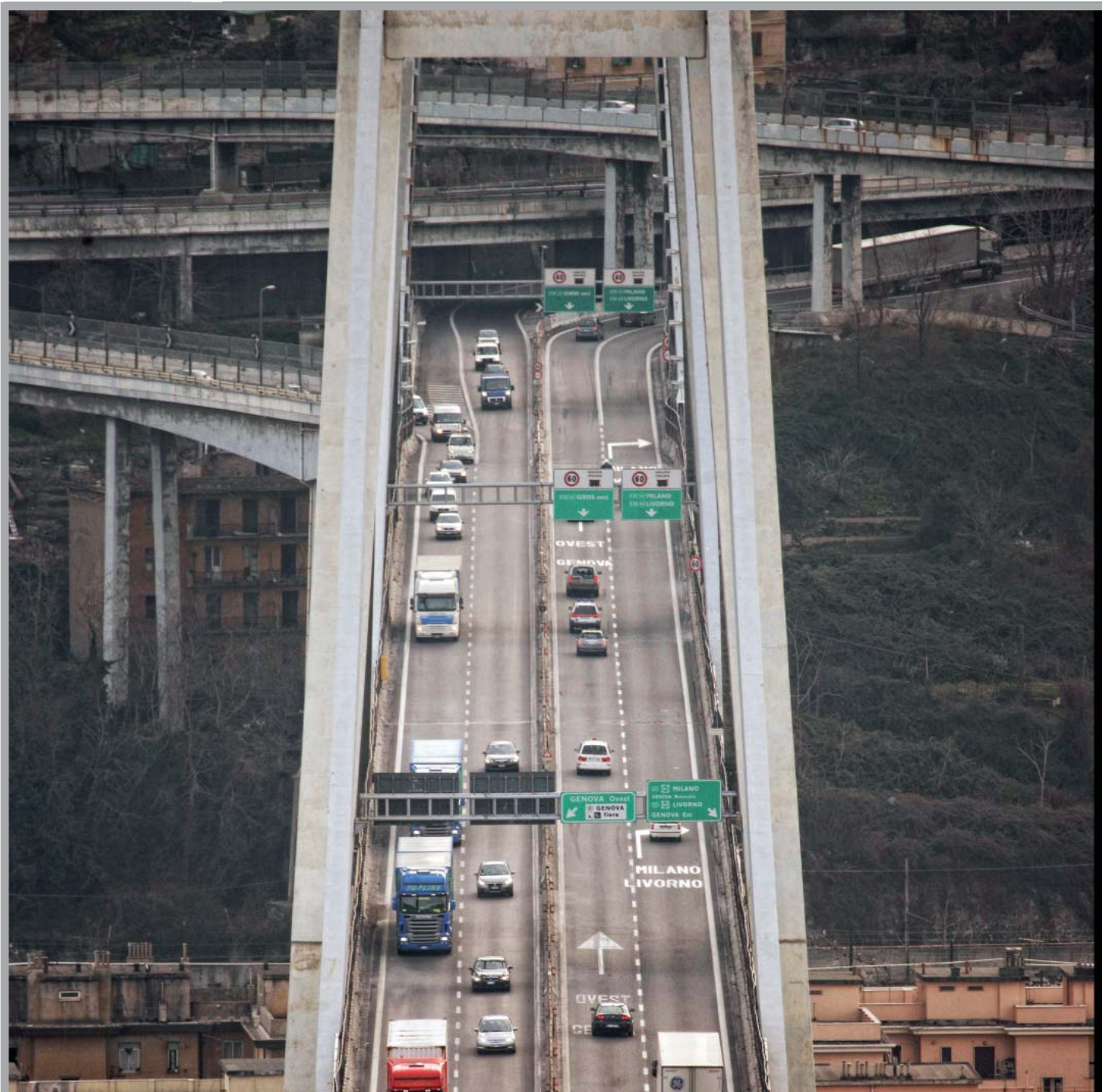
In prospettiva, considerando da un lato lo sviluppo della movimentazione portuale connessa ai nuovi interventi di potenziamento dell'offerta previsti dal PRP per il bacino di Sampierdarena, e dall'altro l'incremento della split modale a favore del trasporto ferroviario, le esigenze logistiche di mobilità manifestate dallo scalo genovese si traducono nell'individuazione di alcune priorità.

Con particolare riferimento al tema della "Gronda di Genova" la posizione del porto evidenzia i seguenti progetti chiave per garantire uno sviluppo sostenibile dell'attività produttiva:

- la realizzazione della nuova bretella fra il porto e la barriera della A7 (nuovo nodo di San Benigno e connessione al casella di Genova Ovest che auspicabilmente potrebbe essere realizzata anticipatamente e a stralcio della Gronda) anche in relazione alla quota di traffico veicolare connesso ai servizi passeggeri e merci del terminal traghetti e

crociere;

- il potenziamento e l'adeguamento della A7, avuto particolare riguardo al tratto di discesa;
- l'intersezione a ponente con il nuovo sistema autostradale - a questo proposito, già nel Programma di Mandato dell'Autorità Portuale è stato sottolineato come l'intervento risulti fondamentale per consentire un'efficace ripartizione dei flussi di traffico urbani e portuali, alla luce del nuovo assetto viario costiero che si va a creare con la nuova viabilità urbana di scorrimento e con il prolungamento della Sopraelevata Portuale. Infatti, sarà possibile disporre di un nuovo accesso portuale a Ovest del Bacino di Sampierdarena. Tale nuovo accesso, integrato con il prospettato autoparco e distripark sulle aree ex Ilva di Cornigliano, rappresenterà un nodo di traffico fondamentale. Sotto questa profilo il progetto di disegno della Gronda autostradale di Ponente dovrà essere orientato a massimizzare la funzionalità di tale nuovo assetto viabilistico.



Commissione per il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova

c/o Ufficio Città Partecipata – Comune di Genova – Via di Mascherona, 19 – 16123 – Genova

Tel. 010/20976208 – Sito web: <http://urbancenter.comune.genova.it>

Mail: commissionedibattitopubblico@comune.genova.it