

Lo scenario di riferimento del PUM

I principali elementi invariati che caratterizzano lo scenario di riferimento sono:

✓ **Interventi sulla viabilità**

- Riassetto nodo autostradale / Gronda di Ponente
- Tunnel subportuale
- Prolungamento Lungomare Canepa
- Strada di sponda destra Polcevera

✓ **Interventi sul trasporto pubblico**

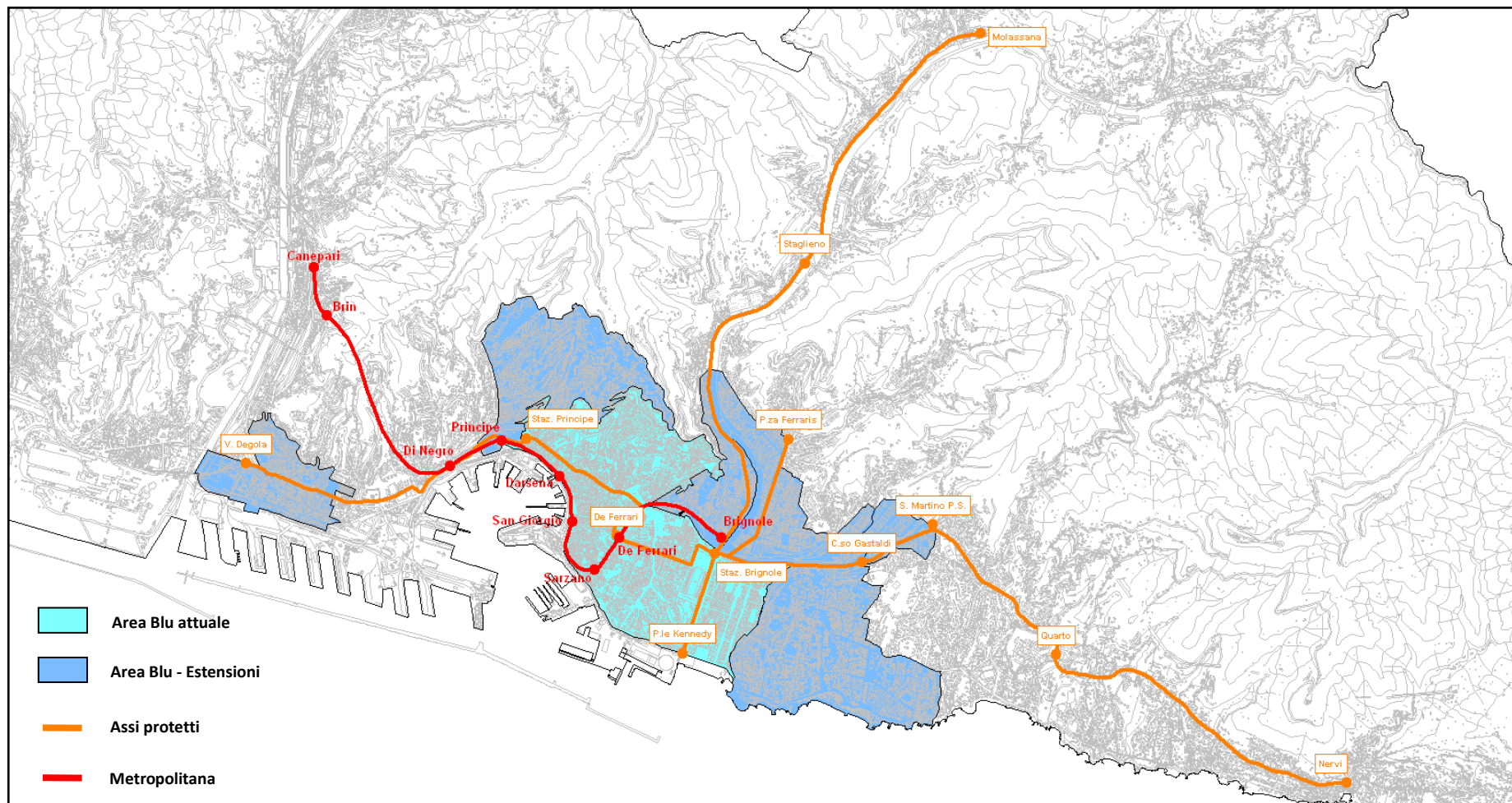
- Potenziamento servizi ferroviari
- Prolungamento metrò a Brignole e a Canepari
- Nuovi ascensori / impianti di risalita

✓ **Politiche di riequilibrio modale**

- Estensione BluArea
- Interruzione dell'itinerario centrale delle Gallerie
- Isole ambientali a protezioni delle centralità locali

Scenari 2020 – Alternativa con i 5 assi protetti

Tavola con gli assi protetti e estensione BluArea



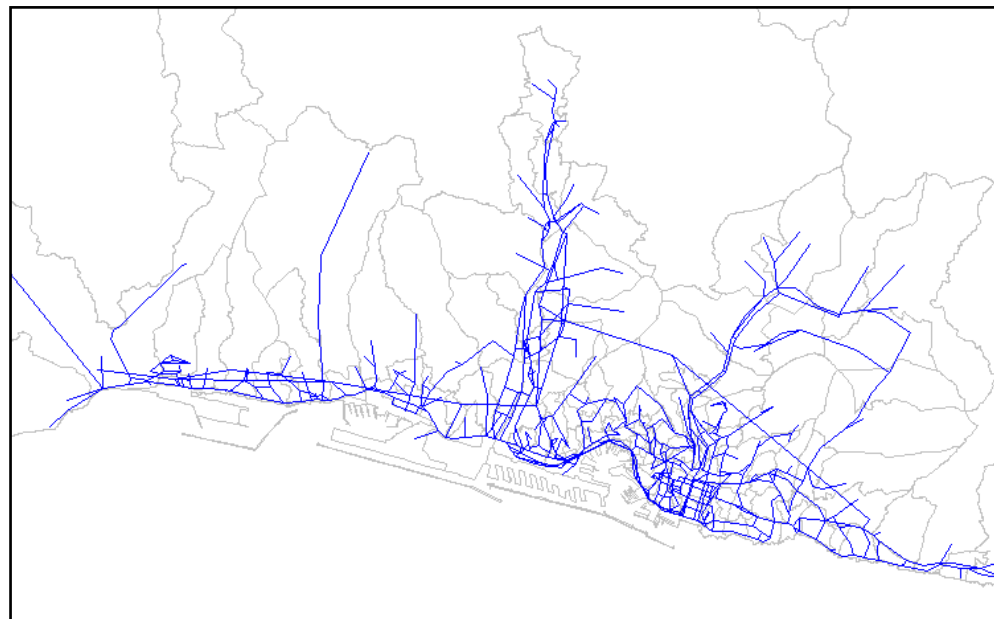
Modello di valutazione

MTCP, modello di simulazione della mobilità e del traffico sviluppato ad hoc per la redazione del PUM, caratterizzato da:

- rete multimodale e intermodale a 3 modi (strada, bus, treno)
- spostamenti dell'ora di punta del mattino 7:30 - 8:30
- 151 zone, di cui 144 interne al Comune e 7 esterne allo stesso.

La rete descritta è formata da:

- 1.462 nodi, di cui 151 centroidi;
- 3.784 archi (stradali, di trasporto pubblico, ferroviari, di interscambio e fittizi).



Stima della domanda di mobilità all'anno 2020

✓ Elementi esogeni

- Trend demografico
- Grandi progetti urbani (P.U.C.)
 - Porto Antico - Riqualificazione urbana fronte mare
 - Collina di Erzelli – progetto “Leonardo”
 - Cornigliano - Riconversione Polo siderurgico

✓ Effetti sulla mobilità urbana in ora di punta

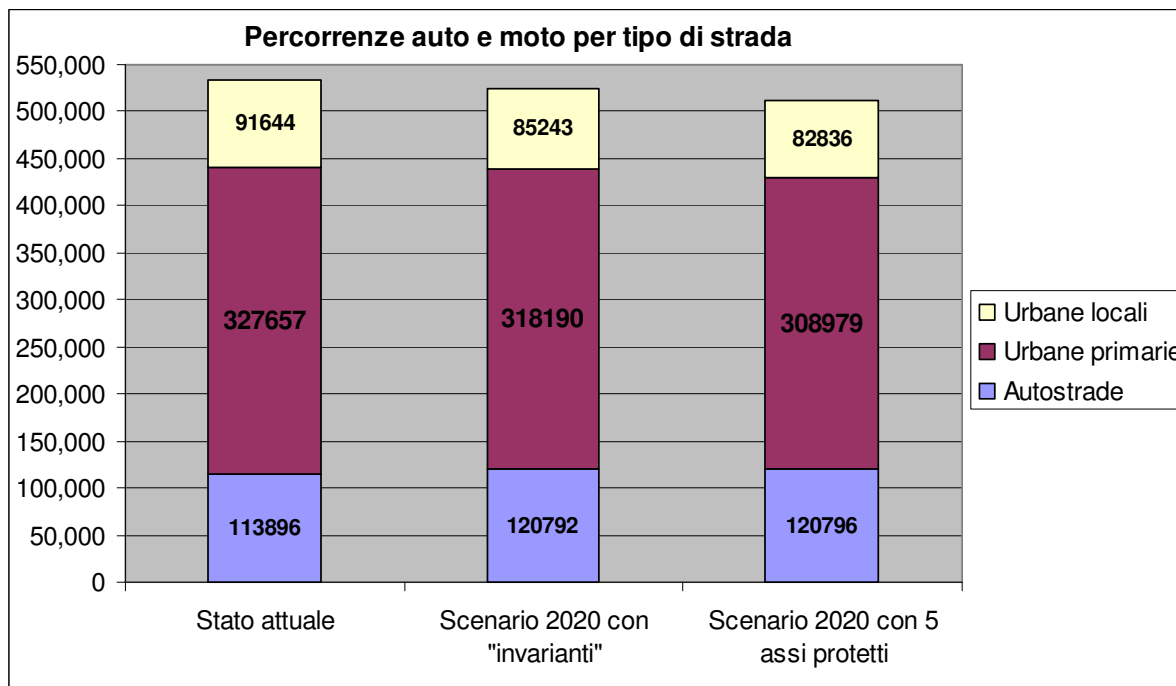
- Aumento degli spostamenti in ingresso a Genova e di attraversamento della città
- Lieve riduzione degli spostamenti interni
- Aumento complessivo delle percorrenze

Scenario a lungo termine 2020: alternativa con 5 assi protetti

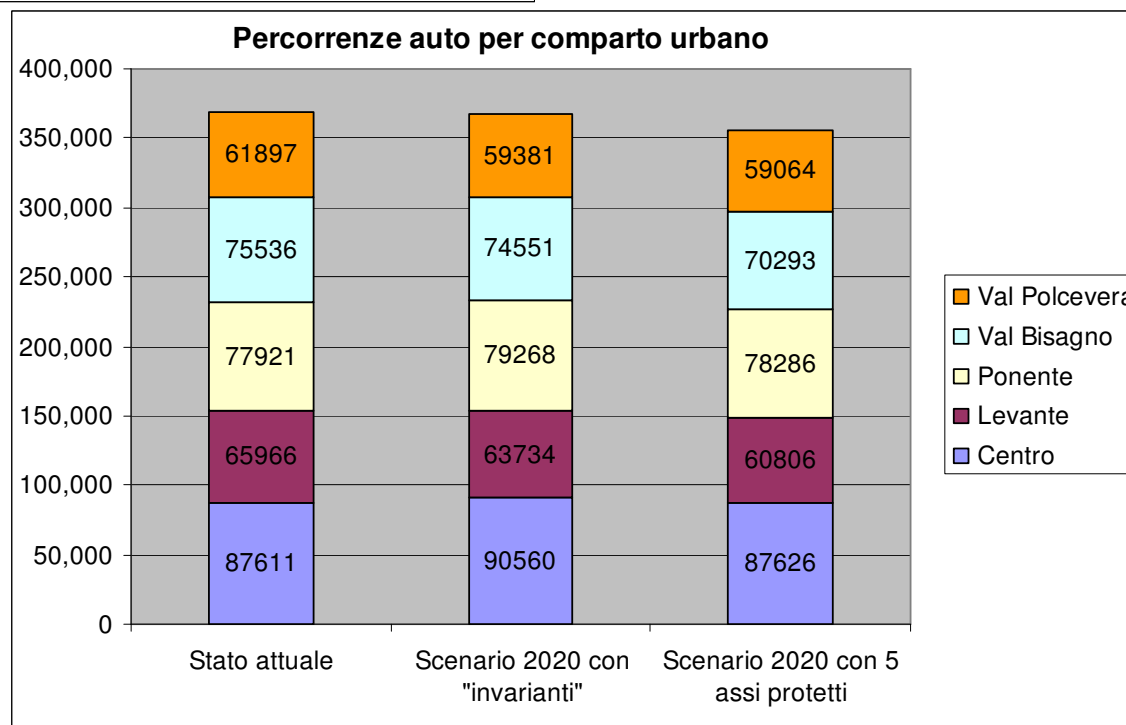
Principali componenti dello scenario in esame

- **Elementi invariati di Piano nel lungo periodo**
(ai soli fini della simulazione si assume nel modello un tracciato “intermedio” della Gronda di Ponente)
- **Realizzazione della rete completa del servizio innovativo**
(5 assi protetti + tratta centrale)
- **Estensione BluArea**

Scenari 2020 – Confronto sulle percordanze veicolari

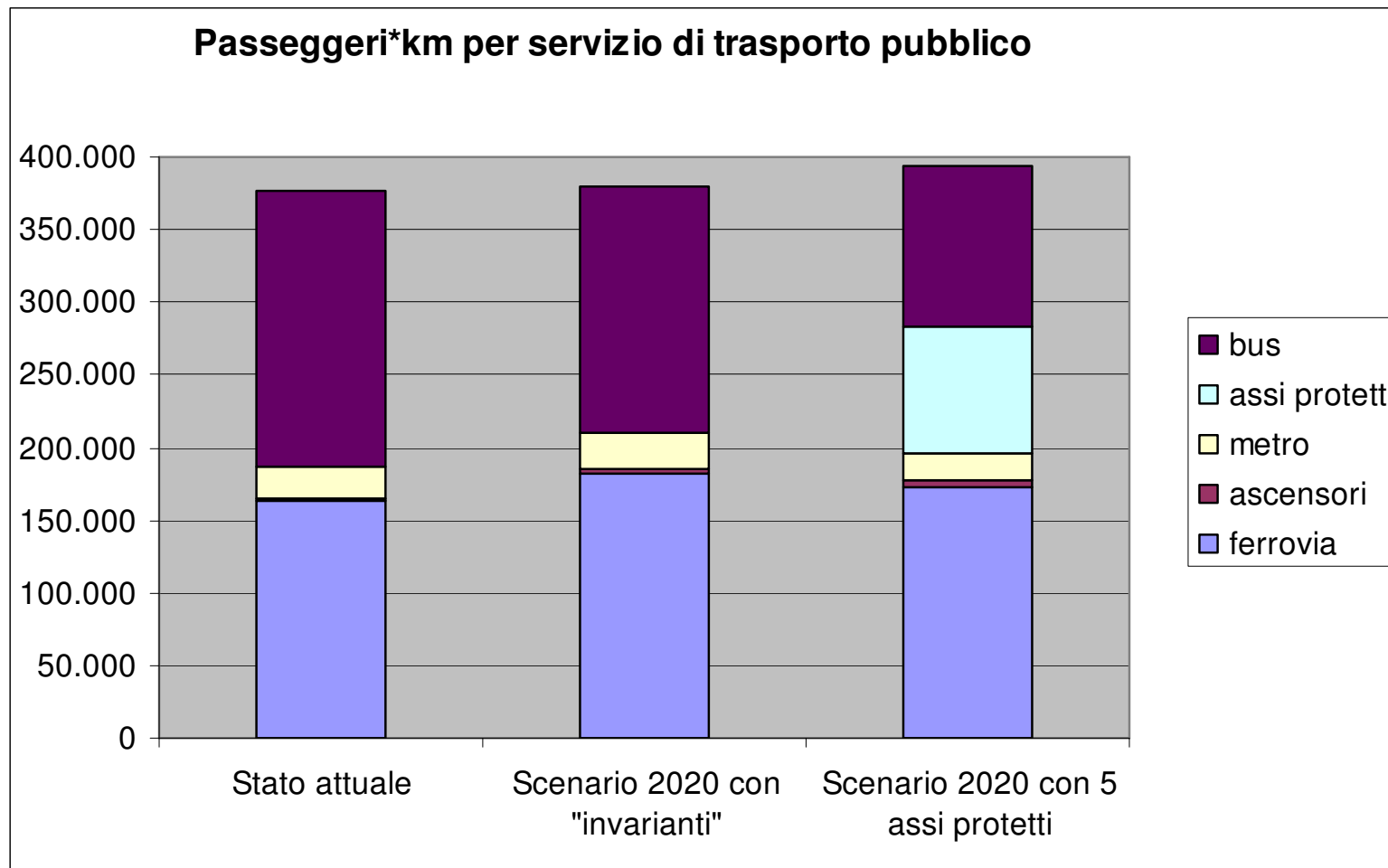


- Riduzione complessiva delle percordanze veicolari a scala urbana
- Assorbimento di parte del traffico da parte della rete autostradale
- Riduzione del traffico nel "centro" inferiore agli obiettivi strategici

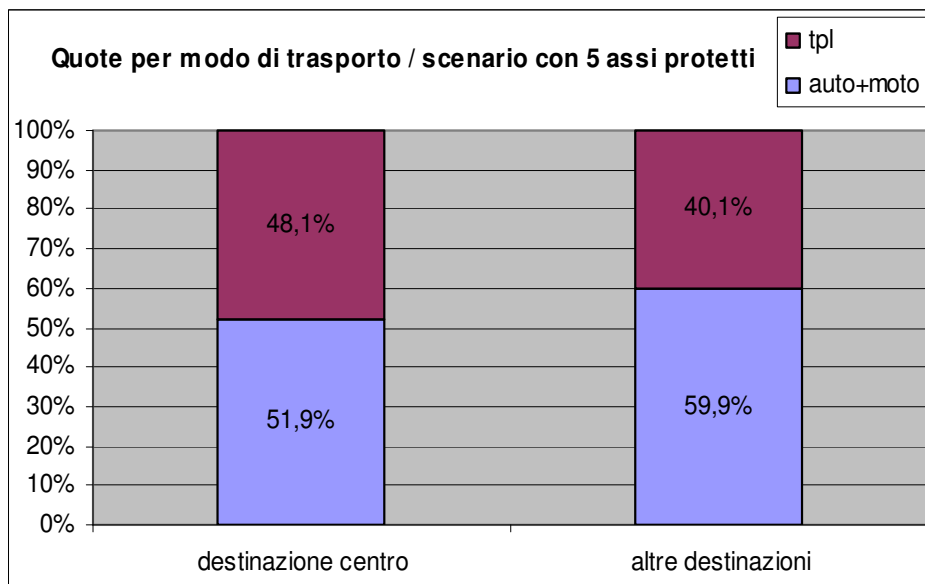
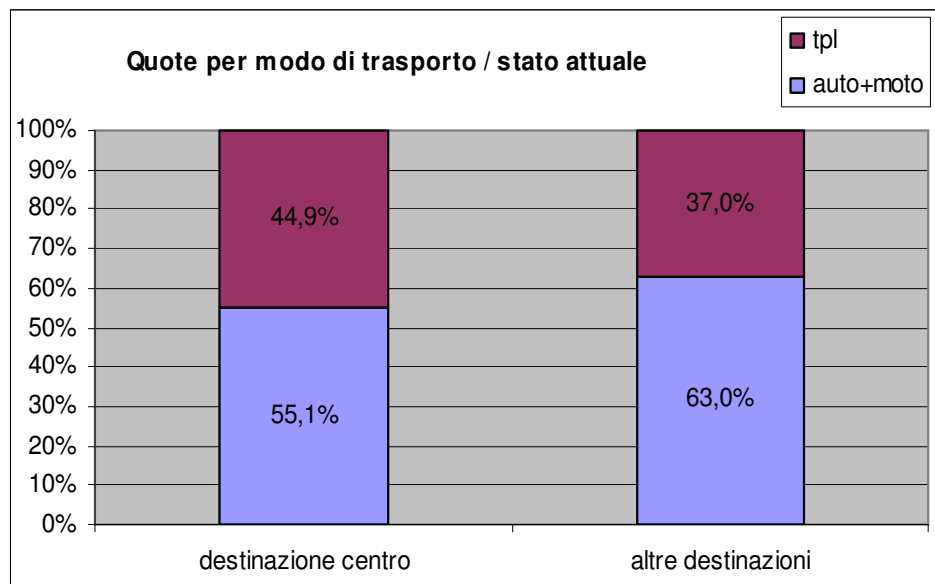


Scenari 2020 – Confronto sulle percorrenze degli utenti del tpl

-Aumento complessivo dell'utenza del tpl
-I servizi sugli assi protetti catturano utenza dall'auto privata e dai bus, e parzialmente dal metro



Scenari 2020 – Confronto sulla ripartizione modale



-Lo scenario con i 5 assi in sede protetta permette un recupero di oltre 3 punti nella quota modale del trasporto pubblico

-Questo recupero si riproduce parimenti negli spostamenti con destinazione nel centro (già attualmente penalizzati negli accessi veicolari) e negli spostamenti con altre destinazioni urbane

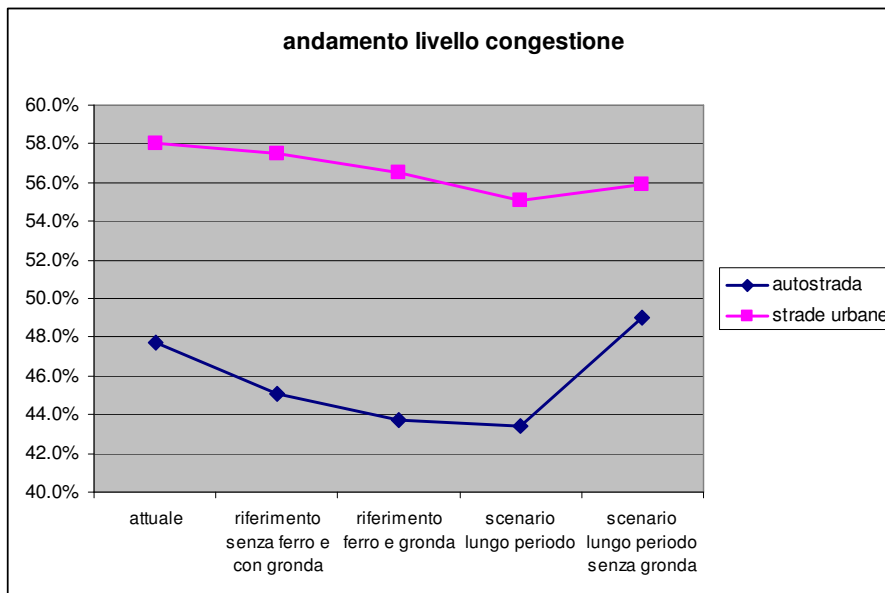
-Tenendo conto degli interventi di completamento della rete viaria portante previsti nello scenario 2020, una diversione complessiva media di 3 punti è risultato difficilmente migliorabile senza ulteriori politiche di "penalizzazione" degli accessi automobilistici

Scenari 2020 – Confronto sulla ripartizione modale degli spostamenti

scenario	strada	pubblico	ferro
attuale	63.06	21.15	16.34
riferimento ferro e gronda	62.5	19.88	18.18
riferimento senza ferro e con gronda	63.53	20.72	16.29
scenario lungo periodo	61.13	22.13	17.33
scenario lungo periodo senza gronda	61.2	22.07	17.32

Considerazioni di sintesi

1. Al fine di evitare trasferimento modale dal pubblico al privato, è necessario affiancare l'inserimento della nuova infrastruttura stradale con politiche di incremento dell'offerta di trasporto pubblico



2. L'indice di saturazione delle varie tipologie di strade si riduce in presenza della nuova infrastruttura.