

IL RUOLO E L'EFFICACIA DELL'ASSETTO PROGRAMMATICO STRADALE + PROGETTUALE AUTOSTRADALE

**SULL'ASSETTO DI RETE PROGRAMMATICO SI SONO INSERITE LE MODIFICHE
AL SISTEMA AUTOSTRADALE CONNESSE ALLA REALIZZAZIONE:**

- DELLA GRONDA DI PONENTE**
- DELLA NUOVA A7**
- DELL'ADEGUAMENTO DELLA TRATTA DI A12 TRA GENOVA EST E
L'ALLACCIAMENTO A7/A12**

**TALI INTERVENTI SONO STATI INSERITI NEL GRAFO DEL SISTEMA
PROGRAMMATICO E VERIFICATI IN TERMINI DI RIDISTRIBUZIONE DEI FLUSSI
VEICOLARI RISPETTO:**

- AI TREND DI CRESCITA CONSIDERATI NELLO STUDIO TRASPORTISTICO**
- A TREND DI CRESCITA PIÙ CONTENUTI**
- ALLA MATRICE DI SPOSTAMENTO ATTUALE**

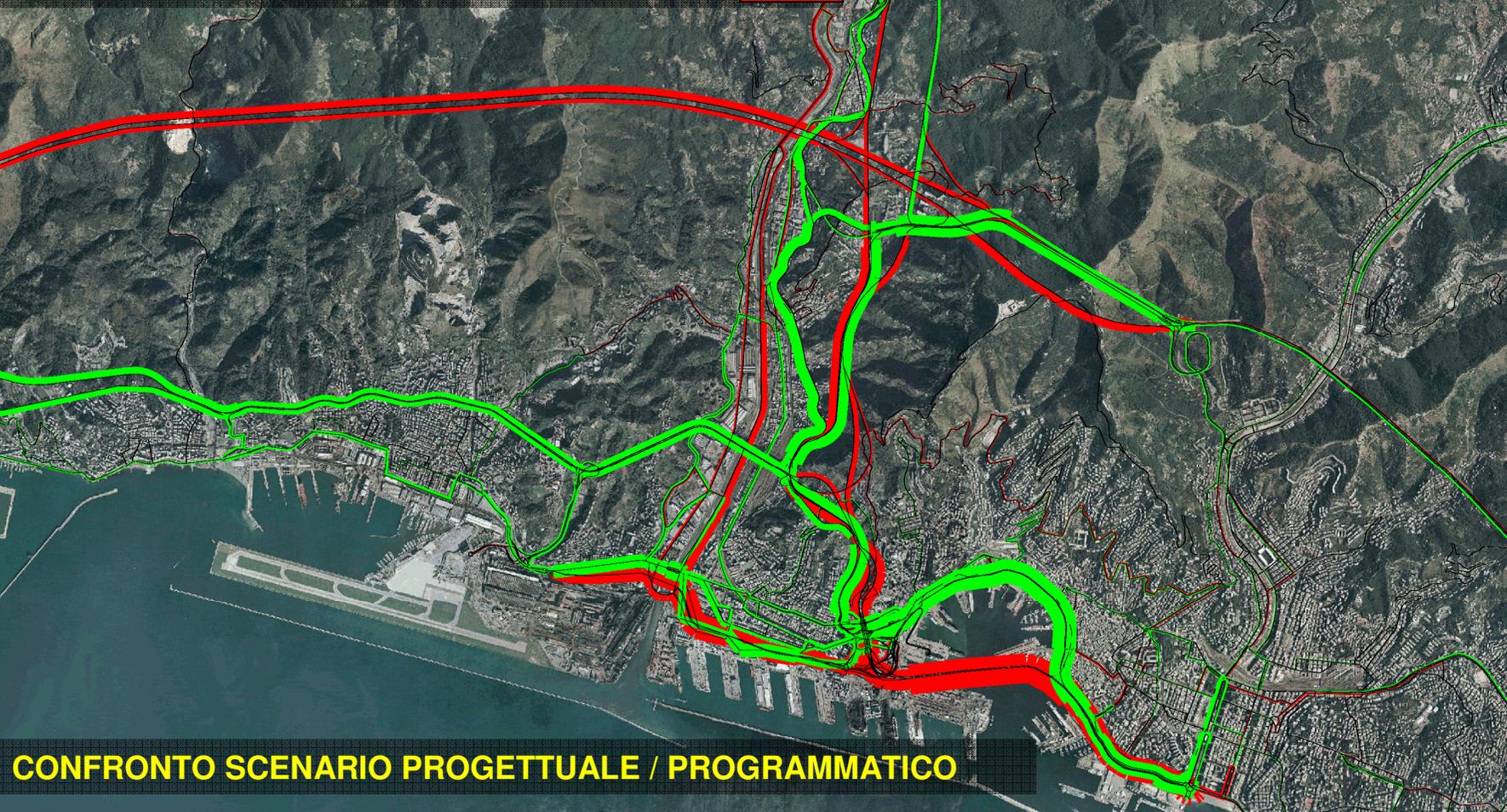
IL RUOLO E L'EFFICACIA DELL'ASSETTO PROGETTUALE

MATRICE ATTUALE DI SPOSTAMENTO

ora di punta della mattina

situazioni in cui si prevede una riduzione del traffico

situazioni in cui si prevede un incremento del traffico



CONFRONTO SCENARIO PROGETTUALE / PROGRAMMATICO

RIDISTRIBUZIONE DEI FLUSSI VEICOLARI SULLA RETE STRADALE ED
AUTOSTRADALE DI GENOVA PER EFFETTO DELLA REALIZZAZIONE DEGLI
INTERVENTI PROGRAMMATICI STRADALI E PROGETTUALI AUTOSTRADALI

CONFRONTO ASSETTO PROGRAMMATICO / PROGETTUALE



- MATRICE ATTUALE DI SPOSTAMENTO
- ora di punta della mattina
- situazioni in cui si prevede una riduzione del traffico



LA REALIZZAZIONE DELLA GRONDA DI PONENTE, DELLA NUOVA A7 DELL'ADEGUAMENTO DELLA A12 TRA IL CASELLO DI GENOVA EST E LA A7 STESSA, EVIDENZIA, IN SINERGIA CON GLI INTERVENTI PROGRAMMATICI STRADALI, UN EFFETTO COMBINATO DECISAMENTE PIÙ EVIDENTE IN TERMINI DI RIDUZIONE DEL TRAFFICO SULLA A10 E SULLA A7 E RICANALIZZAZIONE DEI FLUSSI TRAFFICO DELLA MAGLIA VIARIA URBANA



GRONDA DI PONENTE: LA SOTTRAZIONE DI TRAFFICO DALLA A10 (tratta Voltri – Aeroporto) – MOBILITÀ ATTUALE

MATRICE ATTUALE - RETE di PROGETTO (GIORNALIERI BIDIREZIONALI)

RIPARTIZIONE PERCENTUALE TRAFFICO

IPOTESI 1

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	43%	/	57%	54%	/	46%
PESANTI	38%	/	62%	42%	/	58%

IPOTESI 2

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	60%	/	40%	70%	/	30%
PESANTI	49%	/	51%	53%	/	47%

IPOTESI 3

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	43%	/	57%	56%	/	44%
PESANTI	38%	/	62%	44%	/	56%

IPOTESI 4

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	35%	/	65%	50%	/	50%
PESANTI	35%	/	65%	41%	/	59%

IPOTESI 5

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	35%	/	65%	50%	/	50%
PESANTI	35%	/	65%	41%	/	59%

Ogni ipotesi considerata di Gronda riesce, nell'assetto progettuale completo a **SOTTRARRE UNA QUOTA SIGNIFICATIVA DI TRAFFICO DALLA A10**

LE SOLUZIONI "BASSE" BEN OLTRE IL 50%

GRONDA DI PONENTE: LA SOTTRAZIONE DI TRAFFICO DALLA A10 (tratta Voltri – Aeroporto) – MOBILITÀ 2025

MATRICE 2025 - RETE di PROGETTO (GIORNALIERI BIDIREZIONALI)

RIPARTIZIONE PERCENTUALE TRAFFICO

IPOTESI 1

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	42%	/	58%	53%	/	47%
PESANTI	33%	/	67%	39%	/	61%

IPOTESI 2

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	49%	/	51%	59%	/	41%
PESANTI	37%	/	63%	43%	/	57%

IPOTESI 3

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	43%	/	57%	53%	/	47%
PESANTI	34%	/	66%	39%	/	61%

IPOTESI 4

TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	35%	/	65%	48%	/	52%
PESANTI	30%	/	70%	37%	/	63%

IPOTESI 5

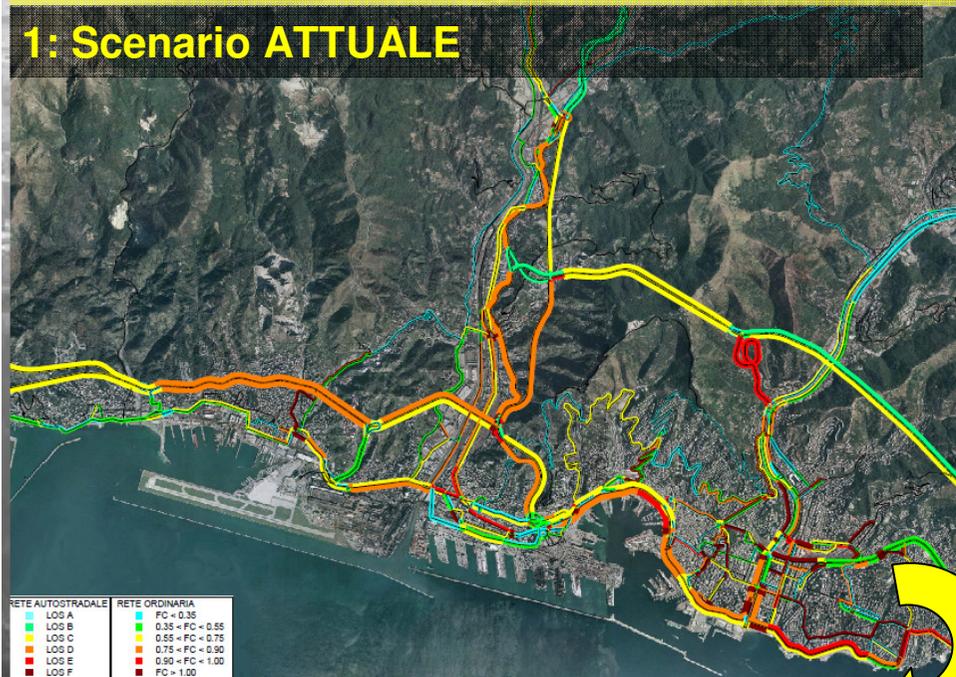
TRATTA	A10 VOLTRI - PEGLI	/	GRONDA	A10 PEGLI - AERPOR.	/	GRONDA
LEGGERI	35%	/	65%	48%	/	52%
PESANTI	30%	/	70%	37%	/	63%

Sul medio termine il potere attrattivo della Gronda risulta **SUPERIORE COME SOTTRAZIONE DI TRAFFICO DALLA A10**

LE SOLUZIONI "BASSE" attraggono il 70% del traffico pesante presente nella tratta Voltri – Pegli

FUNZIONALITÀ DELLA RETE COMPLESSIVA

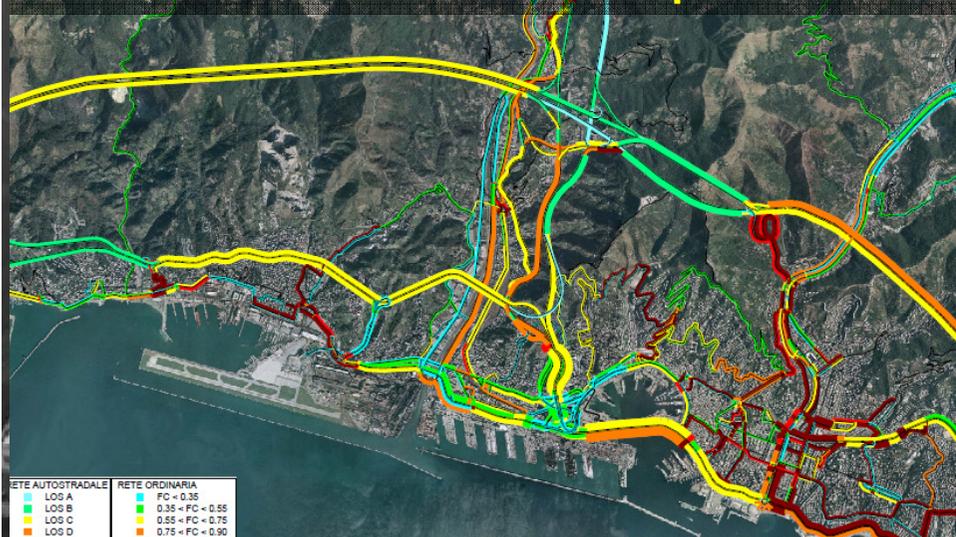
1: Scenario ATTUALE



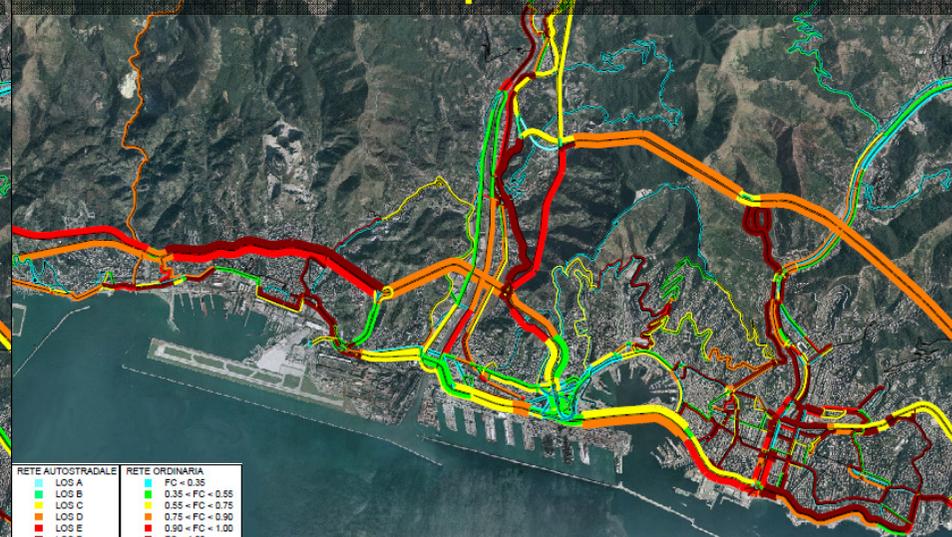
2: Scenario PROGRAMMATICO (2025) evoluzione domanda studio trasportistico



4: Scenario PROGETTUALE (2025) evoluzione domanda studio trasportistico



3: Scenario PROGRAMMATICO (2025) evoluzione domanda più contenuta



GLI INTERVENTI DI RIEQUILIBRIO MODALE

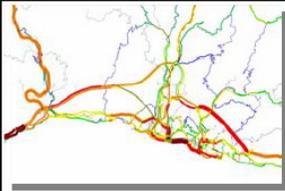
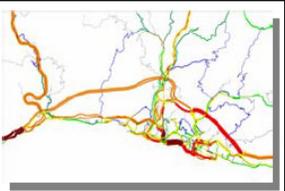
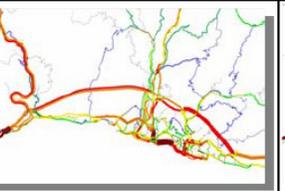
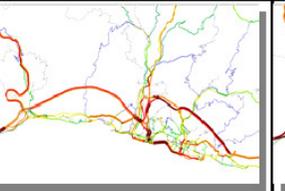
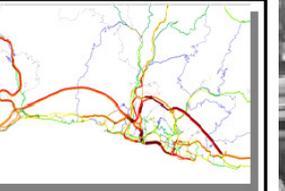
SE, CONTESTUALMENTE ALL'ASSETTO PROGRAMMATICO E PROGETTUALE STRADALE E AUTOSTRADALE, IN MANIERA SINERGICA, SI CONSIDERANO I BENEFICI AUSPICABILI IN TERMINI DI DIVERSIONE MODALE DA GOMMA A FERRO PER PASSEGGERI E MERCI È POSSIBILE DELINEARE UN ASSETTO FUTURO PER GENOVA DI RIGOVERNO DELLA MOBILITÀ E CONCRETE POSSIBILITÀ DI SVILUPPO ECONOMICO IN TERMINI DI CORRETTO RAPPORTO TRA DOMANDA DI MOBILITÀ E CAPACITÀ E PRESTAZIONI DEL SISTEMA DI TRASPORTO.

IL TUTTO A DOMANDA DI MOBILITÀ ATTUALE.

A MAGGIOR RAGIONE, NELL'IPOTESI CHE ANCHE GLI ANNI FUTURI POSSANO PRESENTARE TREND DI SPOSTAMENTO IN EVOLUZIONE COME SI È RICONTRATO NELL'ULTIMO DECENNIO.

LE RISULTANZE DELLO STUDIO TRASPORTISTICO

COSTRUZIONE DI INDICATORI DI SINTESI DELLE PERFORMANCE TRASPORTISTICHE DEL SISTEMA PER ALIMENTARE UN'ANALISI MULTICRITERIA IN GRADO DI VALUTARE CIASCUNA IPOTESI NON CON RIFERIMENTO SOLO AGLI ASPETTI DI TRAFFICO MA SECONDO UNA GRIGLIA INTERDISCIPLINARE

		IPOTESI PROGETTUALE DI REALIZZAZIONE DELLA GRONDA DI PONENTE (ORIZZONTE DI MEDIO/LUNGO TERMINE - ANNO 2025)				
		IPOTESI 1	IPOTESI 2	IPOTESI 3	IPOTESI 4	IPOTESI 5
	CODICE INDICATORI					
11	Domanda di traffico servita dal Corridoio di Ponente	110'914	118'769	119'875	123'381	123'381
12	Veicoli teorici medi equivalenti di punta sulla Gronda	2'260	2'448	2'689	3'003	3'003
13	Sottrazione di traffico dalla A10	-28'906	-24'818	-28'903	-34'650	-34'650
14	Grado di Saturazione A7 Diretrice Nord/Sud	0.549	0.454	0.418	0.697	0.697
15	Velocità Media percorrenza sul sistema autostradale	91.530	90.740	88.780	92.780	92.780
16	Percentuale km di rete aventi LOS B+C	63.710	62.380	73.590	71.360	71.360
17	Capacità teorica media del sistema	4'479	4'448	4'467	4'735	4'735

INDIVIDUAZIONE DELL'INDICATORE I3 (SOTTRAZIONE DI TRAFFICO ALLA A10) QUALE INDICATORE DA UTILIZZARE NELL'ANALISI MULTICRITERIA

CONCLUSIONI

- LE ATTUALI CONDIZIONI DI SERVIZIO RICHIEDONO GIÀ NELLA SITUAZIONE ATTUALE (ANNO 2008) UN INTERVENTO DI ADEGUAMENTO DEL SISTEMA AUTOSTRADALE GENOVESE
- LE CRITICITÀ CHE CARATTERIZZANO IL NODO RISULTANO LE PIÙ RILEVANTI DELL'INTERO SISTEMA NAZIONALE IN TERMINI DI SCADUTA DEI LIVELLI DI SERVIZIO, FREQUENZA E DURATA DEI BLOCCHI E ACCODAMENTI VEICOLARI, TEMPO PERSO PER L'UTENZA E NUMERO DI INCIDENTI SULLA RETE
- L'ATTRAVERSAMENTO DEL POLCEVERA RAPPRESENTA IL PUNTO PIÙ CRITICO CON CIRCA 75'000 TRANSITI MEDI GIORNALIERI ANNUI E CON UNA STAGIONALITÀ CHE DETERMINA PICCHI DI DOMANDA DEL 15% NEL CORSO DEI MESI ESTIVI
- OCCORRE RIDURRE DI CIRCA LA METÀ LA DOMANDA DI TRAFFICO CHE INTERESSA IL SISTEMA A10 / A7 / A12 NELLA TRATTA COMPRESA TRA I CASELLI DI GENOVA VOLTRI E GENOVA EST RIDUCENDO IL TRAFFICO DI CIRCA 35 - 40'000 PASSEGGERI E CIRCA 5'000 MOVIMENTI MERCI GIORNALIERI

CONCLUSIONI

- **L'EFFETTO DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATICI STRADALI QUALI IL TUNNEL SUBPORTUALE, LUNGOMARE CANEPA, LA NUOVA STRADA IN DESTRA DEL POLCEVERA RIVELA UN BENEFICIO PRETTAMENTE RIVOLTO ALLA RETE URBANA ORDINARIA GENOVESE; ESSI NON RISULTANO IN GRADO DI SOTTRARRE TRAFFICO PER QUOTE SIGNIFICATIVE ALL'A10; SOLAMENTE LA A7 NE RICEVE UN BENEFICIO SIGNIFICATIVO IN TERMINI DI RIDUZIONE DI TRAFFICO**
- **GLI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI SISTEMI DI TRASPORTO ALTERNATIVO SIA PER I PASSEGGERI SIA PER LE MERCI RISULTANO NECESSARI MA NON IN GRADO, DA SOLI, DI RICONDURRE IL SISTEMA AUTOSTRADALE A CONDIZIONI DI ESERCIZIO TALI DA NON RICHIEDERE COMUNQUE ALCUN INTERVENTO DI ADEGUAMENTO**
- **OGNI IPOTESI CONSIDERATA DI GRONDA RIESCE A SOTTRARRE ALMENO LA METÀ DELLA DOMANDA DISTRIBUITA SULLA A10**
- **GLI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DEL SISTEMA AUTOSTRADALE RISULTANO CONDIZIONE NECESSARIA PER DARE RESPIRO ALL'INTERO NODO DI GENOVA SUL MEDIO E LUNGO PERIODO**