

An aerial photograph showing a complex highway interchange in Genova, Italy. The interchange features multiple levels of overpasses and ramps, with several lanes of traffic visible. The surrounding area includes residential buildings, industrial structures, and green spaces. The text is overlaid on the top portion of the image.

**NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA**  
**SITUAZIONE ATTUALE E POSSIBILITÀ DI INTERVENTO**

**GENOVA – 7 Marzo 2009**

**SCENARI DI TRAFFICO**

# GLI SCENARI DI TRAFFICO CONSIDERATI

LO STUDIO TRASPORTISTICO PREDISPOSTO È STATO ORGANIZZATO SUI SEGUENTI SCENARI DI DOMANDA / OFFERTA :

- SCENARIO ATTUALE
- SCENARI PROGRAMMATICI DI BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO
- SCENARIO PROGETTUALE BASE (SOLUZIONE 4) DI BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO
- SCENARI PROGETTUALI ALTERNATIVI (SOLUZIONI 1, 2, 3) DI MEDIO PERIODO

I POTESI DI EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI SPOSTAMENTO BASATE:

- SULLA PROIEZIONE DEI TREND STORICI (1996 – 2006) REGISTRATI SUL SISTEMA AUTOSTRADALE AFFERENTE IL NODO DI GENOVA
- LE PREVISIONI DI SVILUPPO DEL PORTO (PIANO REGOLATORE PORTUALE)
- SUL MANTENIMENTO DELLE ATTUALI CONDIZIONI DI RIPARTIZIONE MODALE

# LE PREVISIONI DI CRESCITA DELLA MOBILITÀ

**LO STUDIO TRASPORTISTICO PREDISPOSTO È STATO ORGANIZZATO SUI SEGUENTI SCENARI DI DOMANDA / OFFERTA :**

- SCENARIO ATTUALE**
- SCENARI PROGRAMMATICI DI BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO**
- SCENARIO PROGETTUALE BASE (SOLUZIONE 4) DI BREVE, MEDIO E LUNGO PERIODO**
- SCENARI PROGETTUALI ALTERNATIVI (SOLUZIONI 1, 2, 3) DI MEDIO PERIODO**

**I POTESI DI EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI SPOSTAMENTO BASATE:**

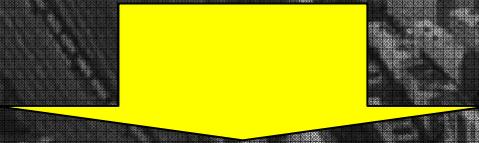
- SULLA PROIEZIONE DEI TREND STORICI (1996 – 2006) REGISTRATI SUL SISTEMA AUTOSTRADALE AFFERENTE IL NODO DI GENOVA**
- LE PREVISIONI DI SVILUPPO DEL PORTO (PIANO REGOLATORE PORTUALE)**
- SUL MANTENIMENTO DELLE ATTUALI CONDIZIONI DI RIPARTIZIONE MODALE**

# LE PREVISIONI DI CRESCITA DELLA MOBILITÀ

## IMPOSTAZIONE:

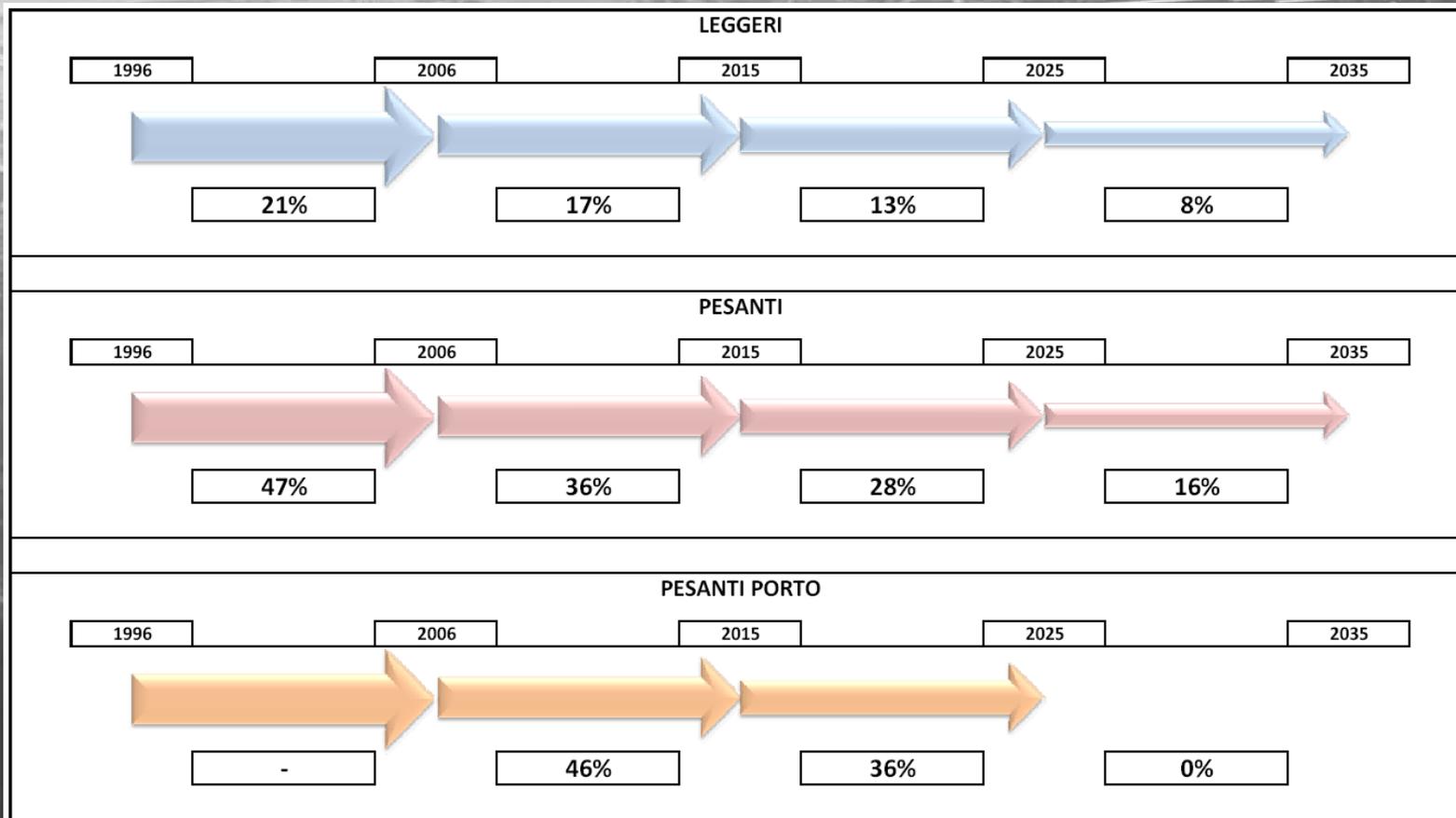
- LO STUDIO TRASPORTISTICO, FINALIZZATO ALL'ANALISI COMPARATIVA DELLE ALTERNATIVE DI REALIZZAZIONE DELLA GRONDA DI PONENTE, È STATO IMPOSTATO ANCHE CON L'OBIETTIVO DI VALUTARE L'ADEGUATEZZA PRESTAZIONALE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO IN ESAME
- PER TALE RAGIONE LE ANALISI EFFETTUATE NON PREVEDONO, VOLUTAMENTE, LA CONSIDERAZIONE DI SIGNIFICATIVI SCOSTAMENTI RISPETTO ALLA SITUAZIONE ATTUALE IN TERMINI DI RIPARTIZIONE MODALE TRA TRASPORTO INDIVIDUALE E TRASPORTO COLLETTIVO

PUR NELLA OVVIA SPERANZA CHE TALI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEL SISTEMA DI TRASPORTO COLLETTIVO GENOVESE POSSANO ESSERE VARATI NEI MODI E TEMPI PROGRAMMATI E CHE LA LORO EFFICACIA RISULTI TALE DA RIDURRE LA DOMANDA DI SPOSTAMENTO SU MEZZO INDIVIDUALE



SI È VOLUTAMENTE SCELTO, IN VIA CAUTELATIVA, DI NON "TESTARE" L'EFFICACIA E VITA UTILE DELLE IPOTESI DI GRONDA FACENDO RIFERIMENTO A CONDIZIONI "PROGRAMMATICHE" DI IPOTESI DI VARIAZIONE SOSTANZIALE DELLA RIPARTIZIONE MODALE ATTUALE

# LE PREVISIONI EVOLUTIVE MOBILITÀ: studio di traffico

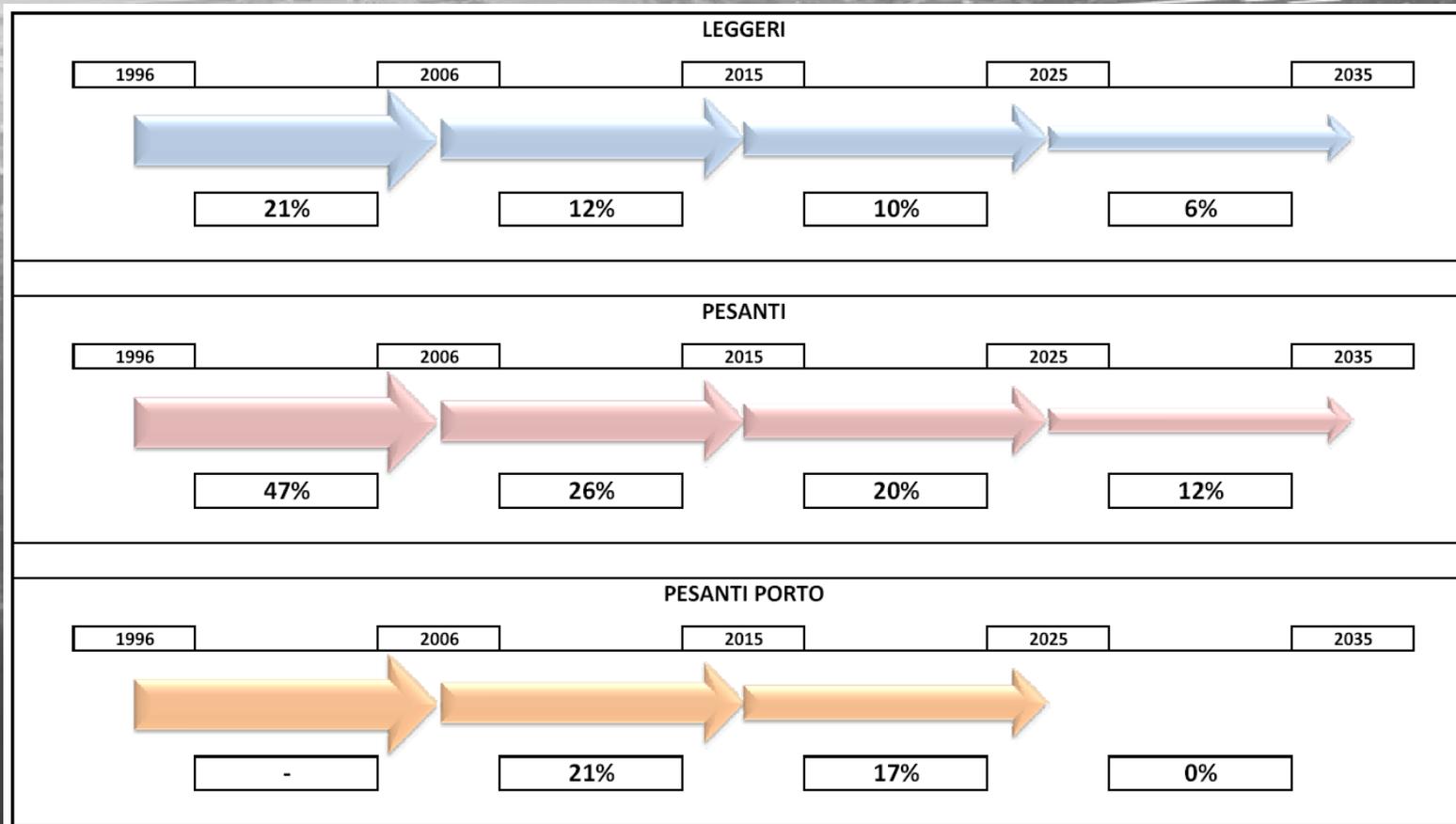


**1996 – 2006: TASSO MEDIO ANNUO PARI A +1,90 LEGGERI  
TASSO MEDIO ANNUO PARI A +3,95 PESANTI**

**TASSO**

**2006 – 2035: TASSO MEDIO ANNUO PARI A +1,18 LEGGERI  
TASSO MEDIO ANNUO PARI A +2,35 PESANTI**

# LE PREVISIONI EVOLUTIVE MOBILITÀ: Ipotesi Cautelativa



**1996 – 2006:** TASSO MEDIO ANNUO PARI A +1,90 LEGGERI  
TASSO MEDIO ANNUO PARI A +3,95 PESANTI

**a) RIDUZIONE DEL 25% RISPETTO AI TREND DELLO STUDIO DI TRAFFICO**

**2006 – 2035:** TASSO MEDIO ANNUO PARI A +0,89 LEGGERI  
TASSO MEDIO ANNUO PARI A +1,77 PESANTI

**b) RIDUZIONE DEL 50% RISPETTO ALLE PREVISIONI AUTORITÀ PORTUALE**

# DEFINIZIONE DEGLI SCENARI PROGRAMMATICI INFRASTRUTTURALI

GLI INTERVENTI PROGRAMMATICI CONSIDERATI SONO QUELLI INDICATI NEL PUM, PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ, DELLA CITTÀ DI GENOVA

## IMPIANTO INFRASTRUTTURALE FUTURO DELLA CITTÀ

Il quadro di riferimento precedentemente delineato è stato costruito sulla base delle analisi territoriali e dei progetti strategici elaborati dai servizi e dagli uffici comunali, in parte già approvati, che determineranno, nel medio-lungo periodo, un nuovo assetto della città e della mobilità:

- Ferrovia Alta Capacità Genova – Milano: Terzo Valico appenninico/Corridorio TEN 24 Genova-Rotterdam e collegamento già potenziabile a seguito dell'apertura del tunnel del Lotschberg;
- Nodo ferroviario genovese (quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e sestuplicamento Brignole Principe);
- Riqualficazione delle stazioni ferroviarie di Brignole e Principe (Grandi Stazioni) e riqualficazione della stazione di Sanpiedarena (RFI);
- Gronda autostradale a Ponente e contestuale modifica del casello di Genova Ovest e del nodo di San Benigno, comprendente anche la realizzazione del Tunnel sub portuale;
- Progetto waterfront: rilocalizzazione delle attività aeroportuali e del porto petroli; integrazione con il completamento del 6° modulo del porto di Voltri e la realizzazione del piano regolatore portuale ;
- Ristrutturazione del Lungomare Canepa e Strada di scorrimento a mare del Ponente Genovese;
- Prolungamento della metropolitana a Canepari (Rivarolo) e a Brignole (San Martino).

# DEFINIZIONE DEGLI SCENARI PROGRAMMATICI INFRASTRUTTURALI

LE ANALISI TRASPORTISTICHE EFFETTUATE HANNO CONSIDERATO LA REALIZZAZIONE DEI SEGUENTI INTERVENTI STRADALI PER L'ADEGUAMENTO DELLA RETE VIARIA GENOVESE:

- LA REALIZZAZIONE DEL TUNNEL SUB PORTUALE CON CONTESTUALE DISMISSIONE DELLA SOPRAELEVATA
- LA REALIZZAZIONE DEL LUNGOMARE CANEPA
- LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA STRADA IN DESTRA DEL POLCEVERA
- LA RIORGANIZZAZIONE DEL NODO DI SAN BENIGNO

TALI INTERVENTI SONO STATI INSERITI NEL GRAFO DEL SISTEMA ATTUALE 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 DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATICI STRADALI

## 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 PROGRAMMATICO / ATTUALE

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

## CON RIFERIMENTO ALLE INTERAZIONI CON IL SISTEMA AUTOSTRADALE:

▣ LA A7 EVIDENZIA BENEFICI SIGNIFICATIVI COME RIDUZIONE DI TRAFFICO (-15% circa 10'500 veicoli totali bidirezionali su circa 70'000 presenti)

▣ I BENEFICI SULLA A10 RISULTANO, AL CONTRARIO, MARGINALI (-5% circa 3'500 veicoli totali bidirezionali su circa 75'000 presenti)

# CONFRONTO RETE ATTUALE - RETE PROGRAMMATICA

