



**COMUNE DI GENOVA**

Direzione Mobilità

# IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SCENARIO A LUNGO TERMINE

1 aprile 2009



# Sommario

- Il PUM
- Il modello di valutazione
- Lo stato attuale
- Stima della domanda 2020
- Lo scenario al 2020
- Confronto alternative

## II PUM

Il PUM è un piano strategico che interessa l'intero bacino della mobilità del territorio metropolitano, secondo quanto dettato dall'art. 22 della legge 340/2000. E' uno strumento che si sviluppa su diverse alternative progettuali e un orizzonte temporale di medio - lungo periodo (2020).

### Iter di adozione del PUM:

- ✓ DOCUMENTO DI INDIRIZZI e QUADRO DELLE ATTIVITA' - DCG 771/2005 del 28/7/05
- ✓ DOCUMENTO PROGRAMMATICO (dicembre 2005)
- ✓ PUM 2006 METODOLOGIA (marzo 2006) - DGC 500/2006 del 18/5/06
- ✓ STRATEGIE DI PIANO / DEFINIZIONE DELLE ALTERNATIVE (marzo 2007)
- ✓ Valutazione delle alternative di Piano - Proposte sulle priorità attuative

## Gli scenari analizzati

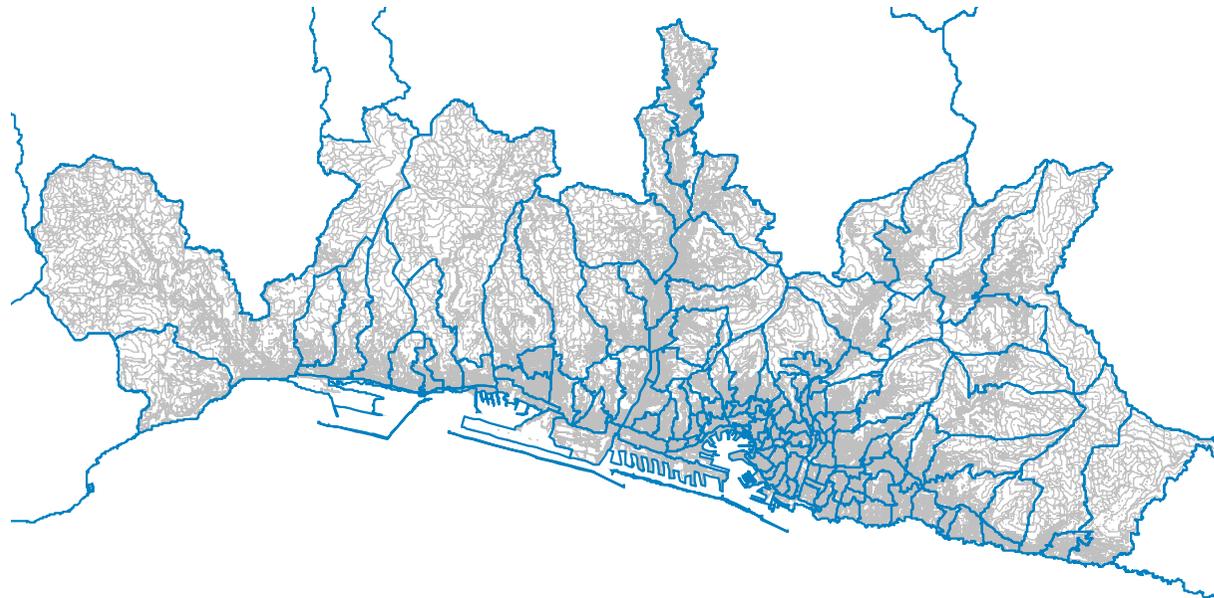
Per valutare l'impatto della gronda autostradale sulla rete urbana si sono considerati i seguenti scenari:

- Stato attuale
- Scenario a lungo termine (2020) senza gronda autostradale
- Scenario a lungo termine (2020) con gronda autostradale

# Modello di valutazione

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

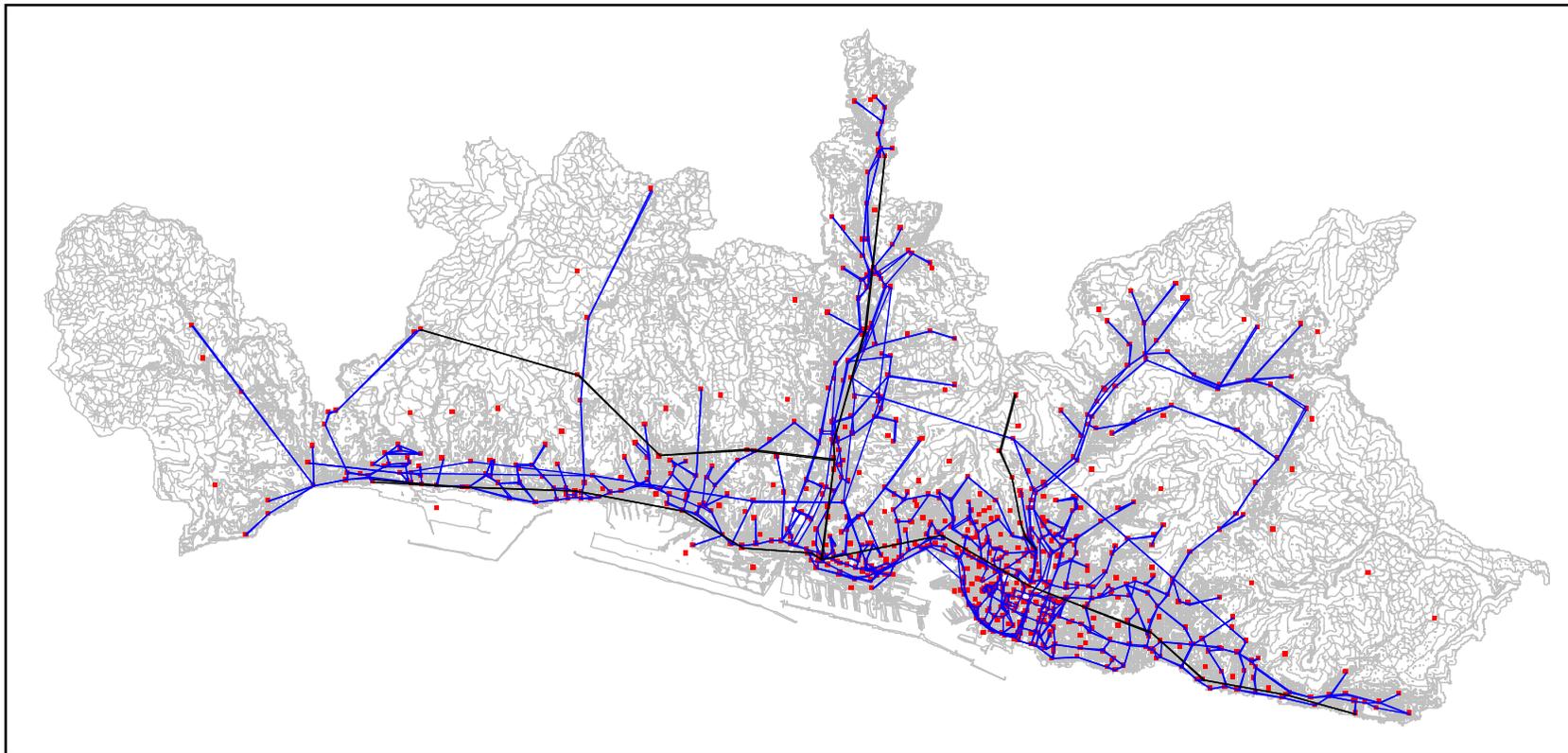
- rete multimodale e intermodale a 3 modi di trasporto (strada, bus, treno)
- spostamenti dell'ora di punta del mattino 7:30 - 8:30
- 151 zone, di cui 144 interne al Comune e 7 esterne allo stesso.



# Modello di valutazione

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).



# Dati relativi agli spostamenti

I valori della matrice oraria derivano dall'indagine Origine Destinazione effettuata da Comune e Provincia di Genova nel 2001, aggiornata con i rilievi di traffico del 2006 in 79 sezioni per il trasporto privato e sulle direttrici principali per il trasporto pubblico.

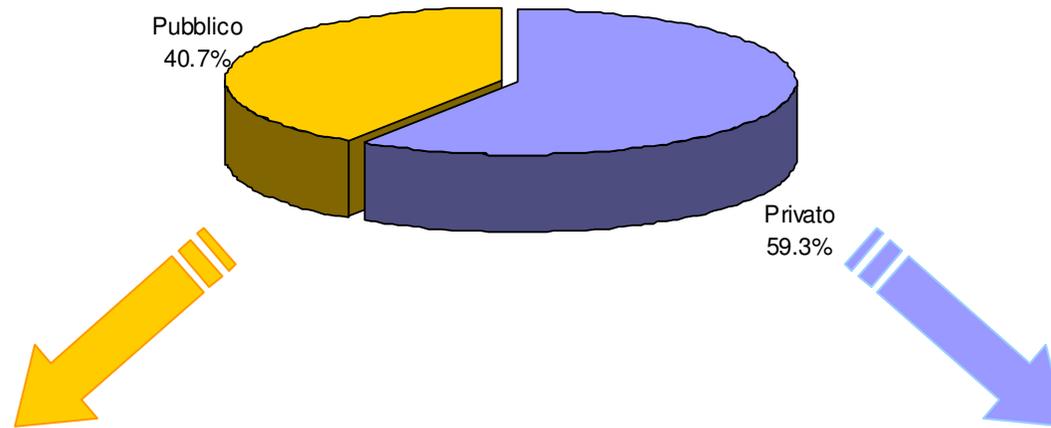
Gli spostamenti considerati nel modello sono quelli relativi all'ora di punta del mattino 7:30 - 8:30 e sono assegnati tramite 3 matrici OD in input:

- moto
- TPL studio (spostamenti effettuati con il trasporto pubblico per motivi di studio)
- altri (tutti gli spostamenti effettuati con auto privata o veicoli commerciali leggeri e spostamenti effettuati con il trasporto pubblico per motivi diversi dallo studio)

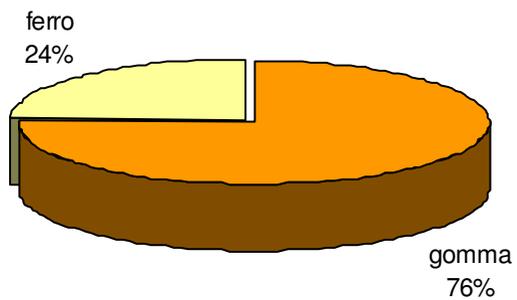
<b>matrice oraria (7.30 - 8.30)</b>	<b>Valori 2001</b>	<b>Valori 2006</b>
studio	17,703	18,242
moto	17,138	30,980
altri	119,560	103,548
<b>totale</b>	<b>154,401</b>	<b>152,770</b>

# Ripartizione modale: stato attuale

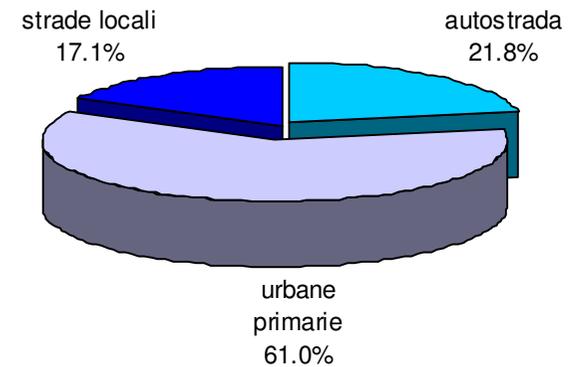
Ripartizione modale spostamenti (7.30-8.30)  
*Stato attuale*



Ripartizione spostamenti TPL (7.30-8.30)  
*Stato attuale*



Percorrenze trasporto privato (7.30-8.30)  
*Stato attuale - utenti km*



# Stima della domanda di mobilità all'anno 2020

## ✓ Elementi esogeni

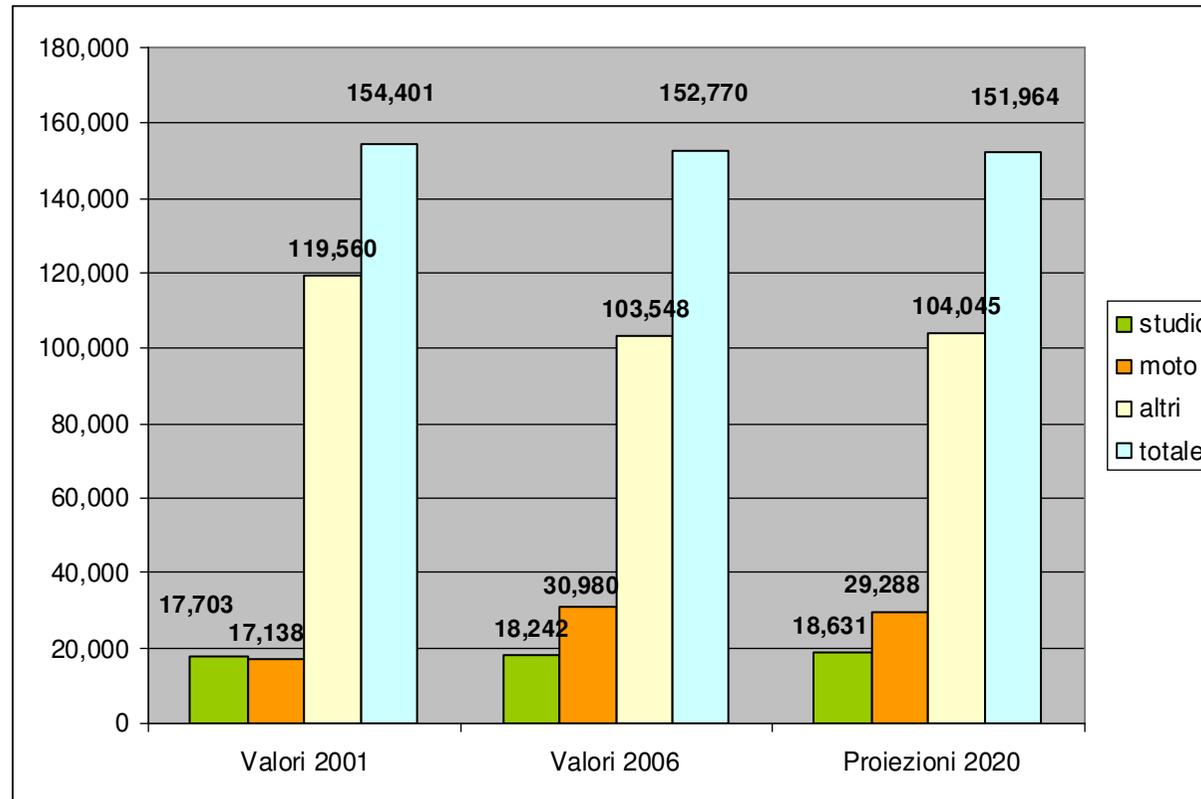
- Trend demografico
- Grandi progetti urbani (P.U.C.)
  - Porto Antico - Riqualificazione urbana fronte mare
  - Collina di Erzelli
  - Cornigliano - Riconversione Polo siderurgico

## ✓ 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

# Stima della domanda di mobilità all'anno 2020

I valori della matrice oraria sono stati proiettati al 2020 tenendo conto non solo dei fattori esogeni, ma anche delle politiche applicate negli scenari di PUM.



E' da sottolineare il fatto che nella matrice **non** sono considerati il traffico pesante e gli spostamenti di attraversamento in quanto l'indagine iniziale è riferita al territorio provinciale. Quindi le stime effettuate con il modello non danno indicazioni relative ai valori assoluti del traffico autostradale, ma al grado di "alleggerimento" del nodo genovese.

# Lo scenario di PUM al 2020

I principali elementi che caratterizzano lo scenario al 2020 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
- Realizzazione della rete completa del servizio innovativo (5 assi protetti)

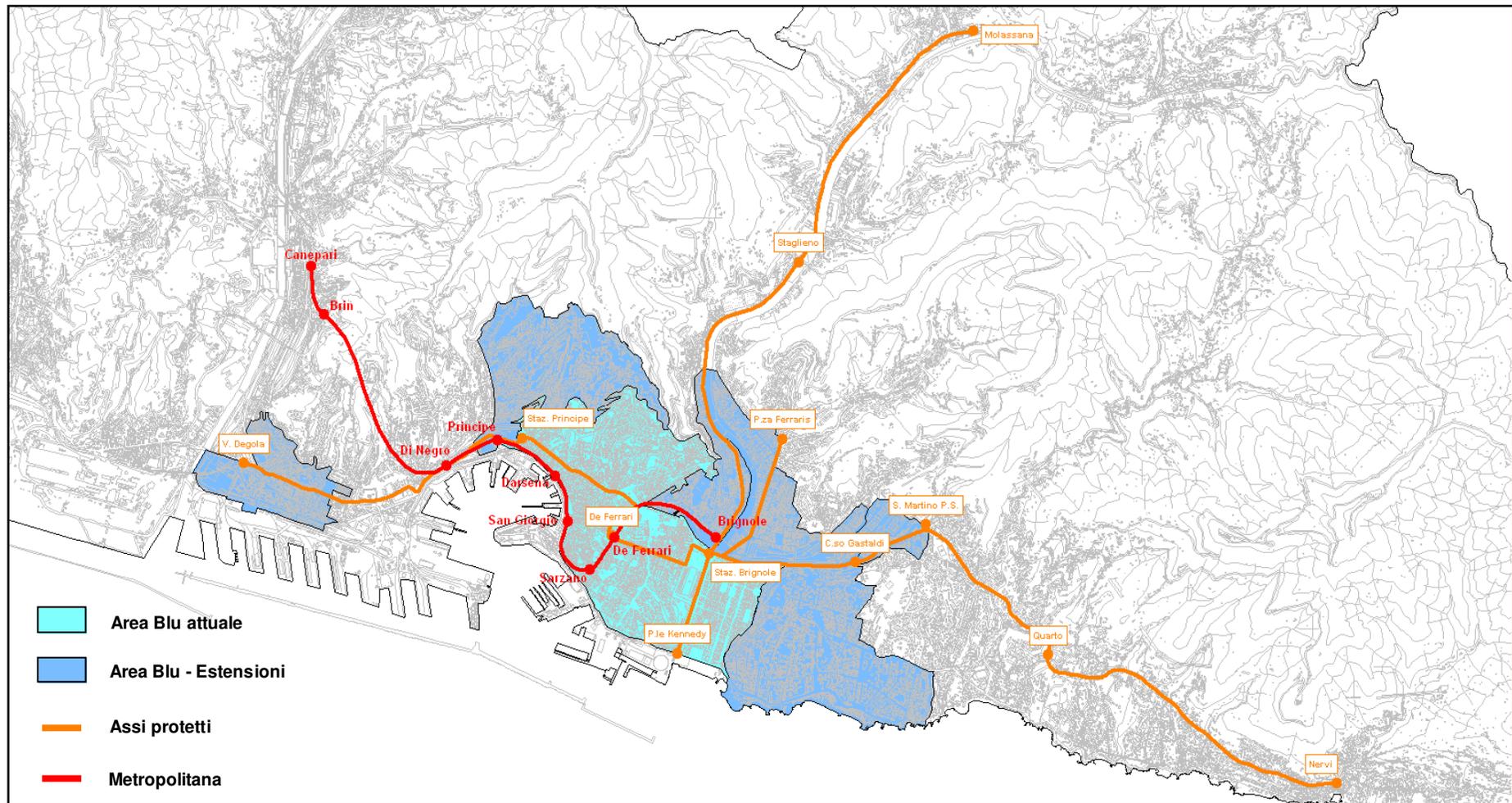
## ✓ **Politiche di riequilibrio modale**

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

*\* ai soli fini della simulazione si assume nel modello un tracciato "intermedio" della Gronda di Ponente*

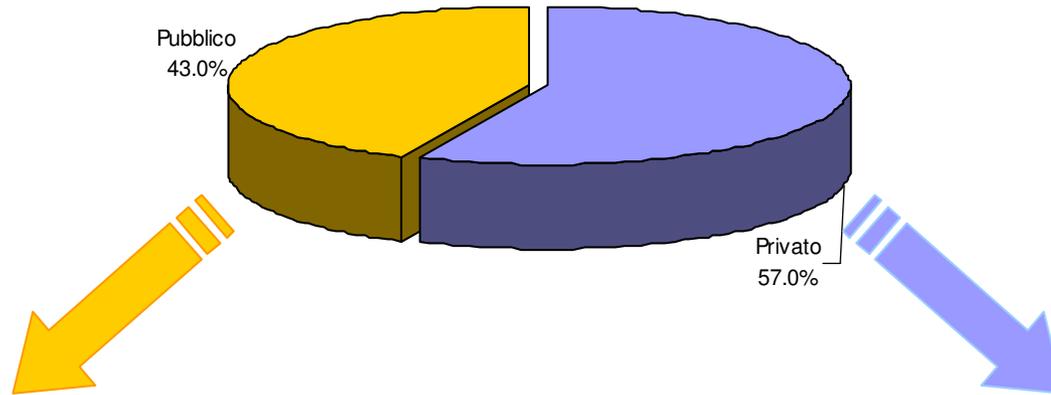
# Lo scenario di PUM al 2020: alternativa con 5 assi protetti

## Tavola con gli assi protetti e estensione BluArea

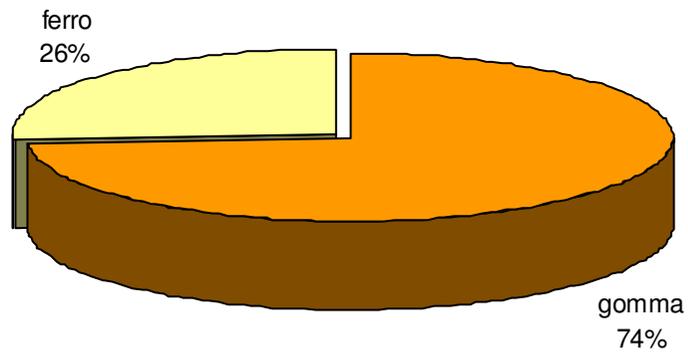


# Ripartizione modale: scenario lungo periodo con gronda

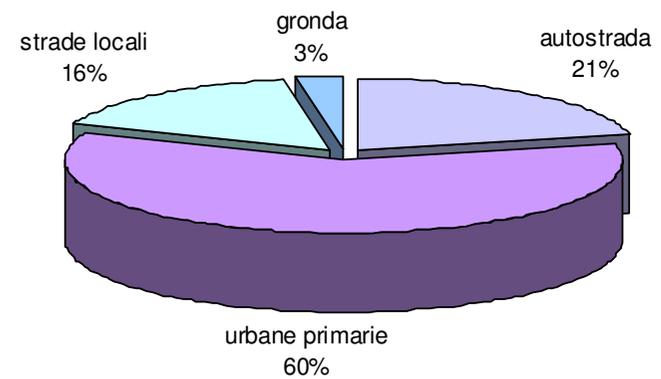
Ripartizione modale spostamenti (7.30-8.30)  
Scenario 2020 con gronda



Ripartizione spostamenti TPL (7.30-8.30)  
Scenario 2020 con gronda

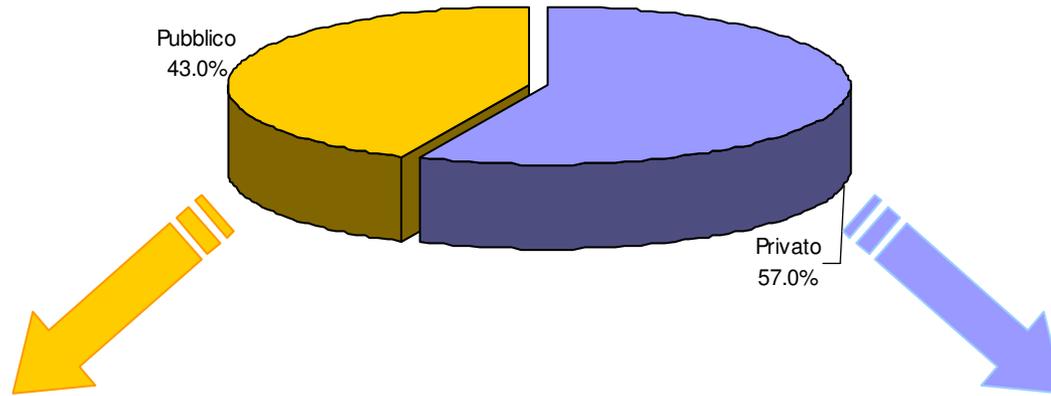


Percorrenze trasporto privato (7.30-8.30)  
Scenario 2020 con gronda

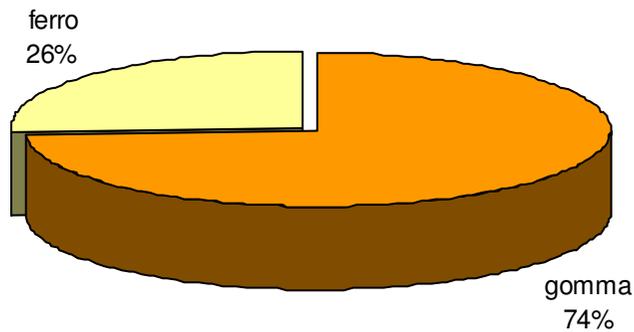


# Ripartizione modale: scenario lungo periodo senza gronda

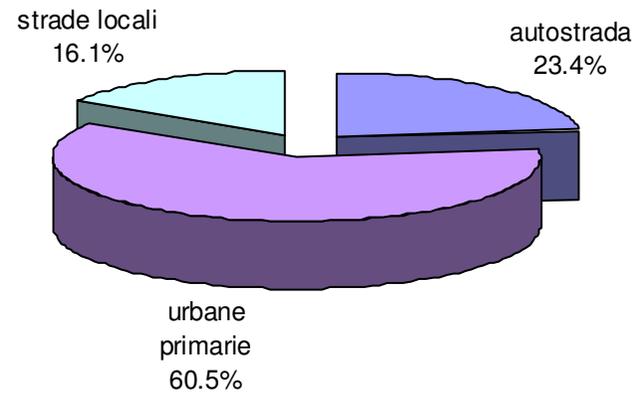
Ripartizione modale spostamenti (7.30-8.30)  
Scenario 2020 senza gronda



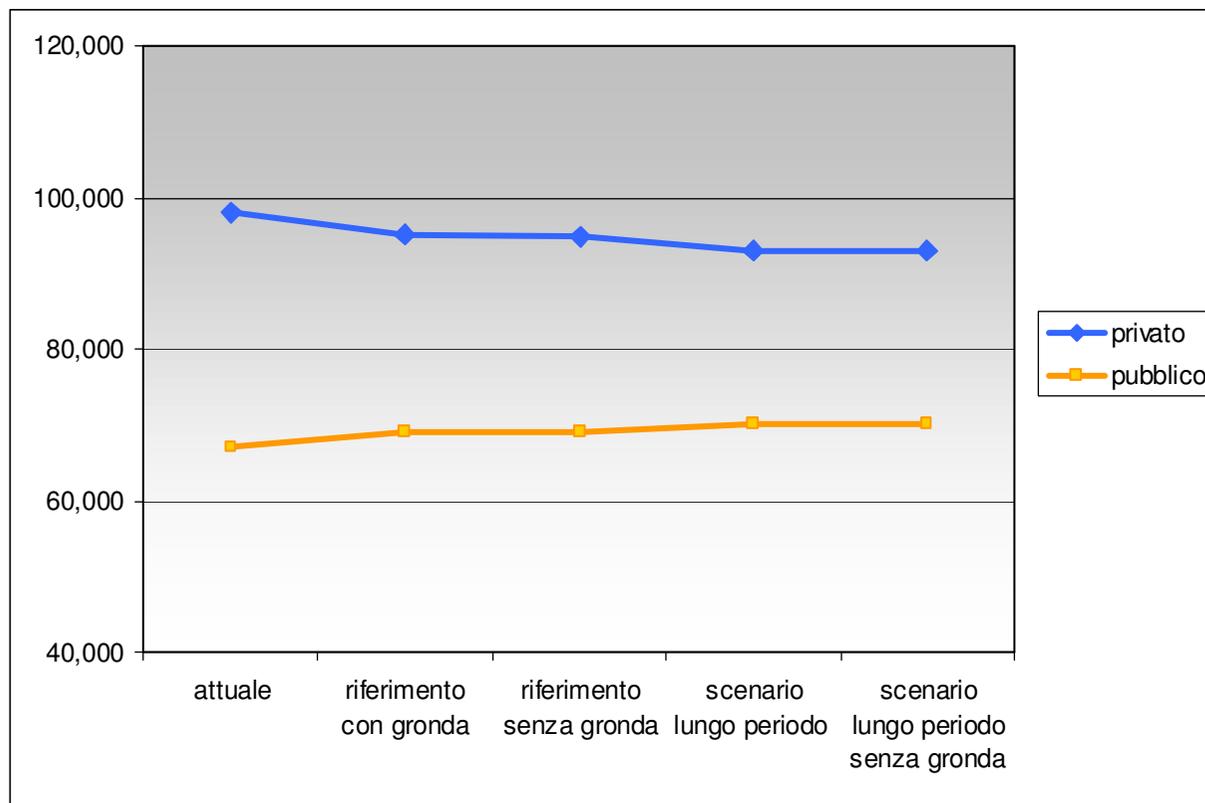
Ripartizione spostamenti TPL (7.30-8.30)  
Scenario 2020 senza gronda



Percorrenze trasporto privato (7.30-8.30)  
Scenario 2020 senza gronda



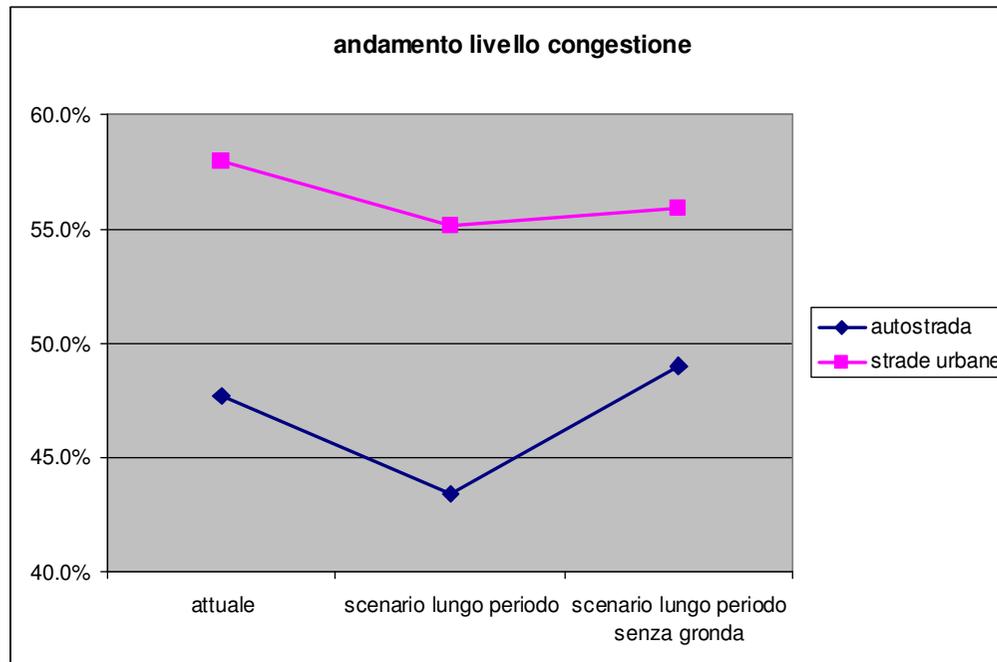
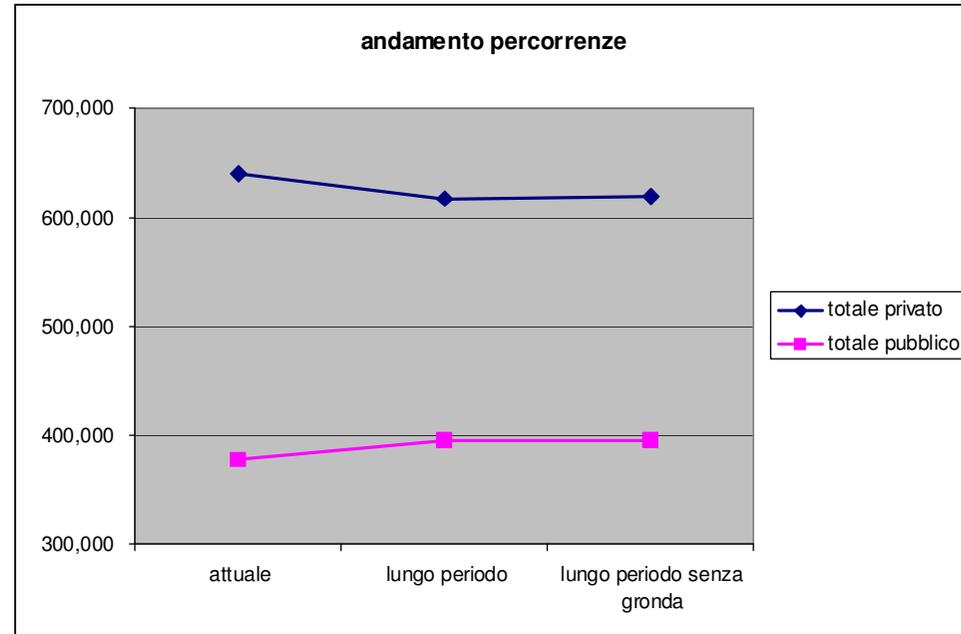
## Confronto sulla ripartizione modale



In termini percentuali sul lungo periodo si ha un aumento degli spostamenti con il trasporto pubblico dell'ordine del 3 %, sia nello scenario con la gronda che senza.

# 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.