

## Dibattito Pubblico Diga Foranea di Genova

*Gli impatti ambientali  
del nuovo sistema di  
accessibilità portuale*

Venerdì 29 Gennaio 2021



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Occidentale





L'obiettivo di AdSP è

- **Ottimizzare il sistema viabilistico portuale e di accesso/uscita al/dal Porto** per migliorarne le performance, **ridurre gli impatti trasportistici e ambientali**, e sfruttare al meglio le **risorse esistenti e in fase di progettazione/realizzazione**. Il tutto anche in ragione di un maggior **coordinamento dei flussi stradali**.
- Individuare e sviluppare/realizzare **un set di misure ed interventi coordinati** per **migliorare l'accessibilità land-side del Porto** e le **interazioni Città y Porto**.
- Descrivere le **analisi trasportistiche** sviluppate al fine di verificare **performance e impatti del nuovo sistema di accessibilità portuale** anche da un punto di vista **ambientale** e in virtù del previsto **aumento della domanda** di trasporto.





- **Approccio Metodologico**
- **Impatti Ambientali**
- **Soluzioni e aspetti mitigativi**
- **Considerazioni conclusive**





Tipologia di analisi sviluppate/in corso:

- Modellistiche e di simulazione del traffico
- Sistemiche
- Scenariali (confronto tra scenario attuale e scenari futuri)





Domanda attuale (lavoro portuale + mezzi pesanti + passeggeri + pedoni + altro) di cui in parte sono note le O/D

AREA	VEICOLI LEGGERI	VEICOLI PESANTI	PEDONI
Riparazioni Navali	5.200	50	2.000
Passeggeri	3.690	500	970
Commerciale	1.560	3.000	490
Prà-Voltri	500	2.500	-
<b>Totali</b>	<b>10.950</b>	<b>7.050</b>	<b>3.470</b>

(Fonte: Studio di Viabilità Portuale, Maggio-Settembre 2019)

Considerando lo split modale previsto (**35%-40% ferro; 20% transshipment**), i nuovi insediamenti e terminal, i piani di impresa, ATF e le possibilità che genererà la **nuova diga foranea** è stato stimato un aumento di **1.300-1.500 mezzi pesanti/giorno** per il Bacino di Sampierdarena, di cui **800-900 mezzi pesanti di matrice containerizzata e 500-600 mezzi pesanti/giorno per le altre tipologie** ( $\approx +40\%$  rispetto allo scenario attuale).

È stato stimato anche un incremento di mezzi leggeri (auto&2ruote)





- Aggiornamento **Studio di Viabilità Portuale** e rilievi di traffico con estensione all'ambito **cittadino e autostradale**, con annesse valutazioni di carattere ambientale
- **Adeguamento dei varchi** e delle infrastrutture di Security con potenziamento tecnologico
- **Separazione tra flussi carrabili e flussi pedonali ai varchi**
- Standardizzazione della **cartellonistica stradale**
- Potenziamento della **modalità ferroviaria**
- Spinta verso la **digitalizzazione dei processi e la prenotazione degli arrivi in Porto**





### **Inquinamento atmosferico**

- $\text{No}_x$  – Ossidi di azoto
- PM – Particolati (2,5 e 10)
- VOC – Composti Organici Volatili
- ( $\text{SO}_x$ ,  $\text{NH}_3$ , ...)

### **Cambiamenti climatici**

- $\text{CO}_2$  – Anidride Carbonica (GHG)

- Inquinamento acustico
- Congestione (stradale)
- Incidentalità

**Impatti sulla  
qualità dell'aria  
e dell'atmosfera**

**Altre esternalità**





## **Soluzioni infrastrutturali e organizzative/logistiche**

- Potenziamento della **modalità ferroviaria**
- Nuovo Varco di Ponente con miglioramento **accessibilità da/a Ge Aeroporto** e aree logistiche per la sosta dei mezzi pesanti
- Nuovo Varco Etiopia in quota con miglioramento **accessibilità diretta da/a Ge Ovest**
- **Potenziamento dei varchi** (Capacità x2/2,5) e riduzione dei tempi operativi
- **Specializzazione dei varchi** (flussi nazionali/internazionali; flussi per terminal; ...)
- **Coordinamento dei flussi portuali** con distribuzione più omogenea nella giornata e riduzione della **concomitanza di picchi di traffico** tra i flussi portuali e urbani
- **Aree buffer** per la sosta dei mezzi coordinate con i terminal

## **Benefici** generali in termini di prestazioni e impatti ambientali

- Riduzione della congestione generalizzata e dell'incidentalità stradale
- Riduzione inquinamento atmosferico e GHG nelle arterie urbane periportuali







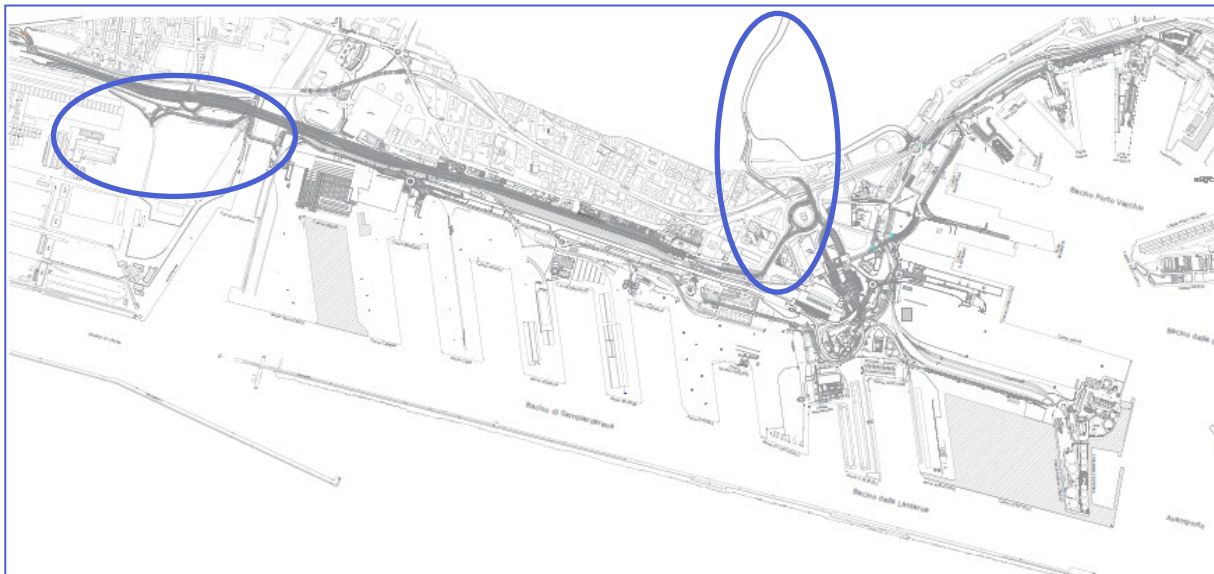
## **Aspetti decisivi per la riduzione degli impatti ambientali**

- Separazione dei Flussi Porto-Città
- Potenziamento nei collegamenti Porto y Autostrada
- Miglioramento performance dei varchi portuali e della viabilità comune portuale
- Riorganizzazione della domanda portuale e della distribuzione degli arrivi



## Aspetti decisivi per la riduzione degli impatti ambientali

- **Separazione dei Flussi Porto-Città**
- **Potenziamento nei collegamenti Porto y Autostrada**
- Miglioramento performance dei varchi portuali e della viabilità comune portuale
- Riorganizzazione della domanda portuale e della distribuzione degli arrivi



SA

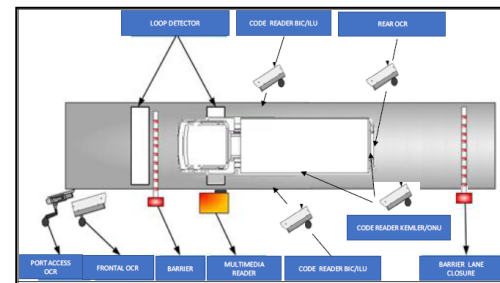


SF



### Aspetti decisivi per la riduzione degli impatti ambientali

- Separazione dei Flussi Porto-Città
- Potenziamento nei collegamenti Porto  $\gamma$  Autostrada
- **Miglioramento performance dei varchi portuali e della viabilità comune portuale**
- Riorganizzazione della domanda portuale e della distribuzione degli arrivi



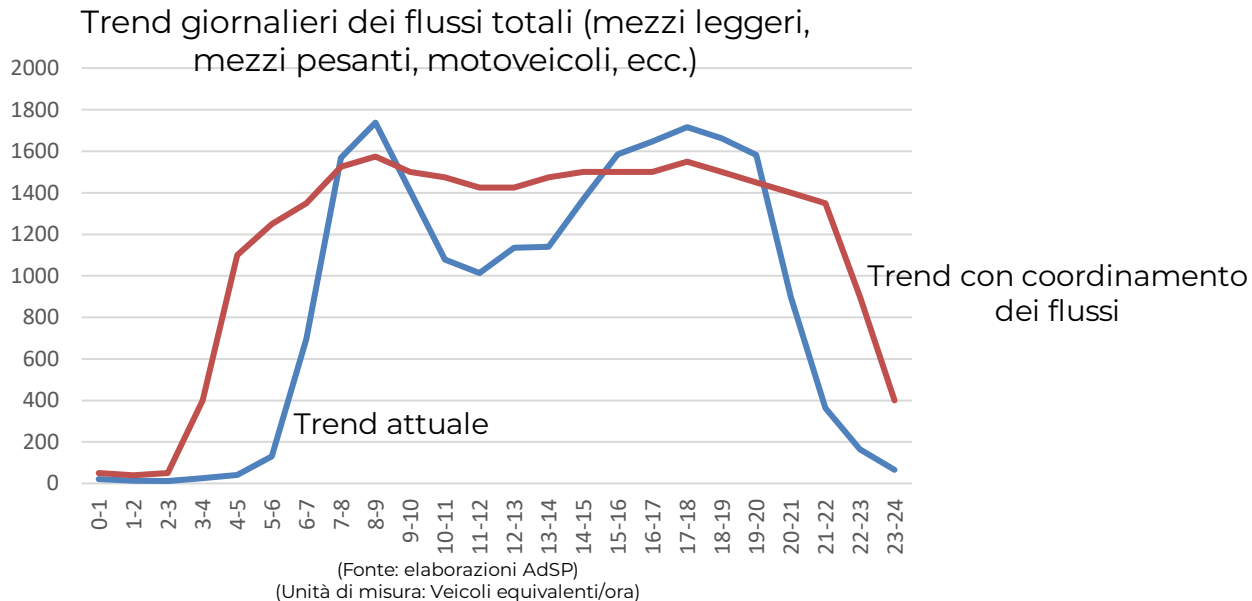
Obiettivo:  
sistema **PortPass**





### Aspetti decisivi per la riduzione degli impatti ambientali

- Separazione dei Flussi Porto-Città
- Potenziamento nei collegamenti Porto y Autostrada
- Miglioramento performance dei varchi portuali e della viabilità comune portuale
- **Riorganizzazione della domanda portuale e della distribuzione degli arrivi**



Flussi nello SF  
+40% rispetto a SA





## Altri aspetti importanti per la riduzione degli impatti ambientali

- **Digitalizzazione dei processi e infrastrutture immateriali/ICT**
- Politiche di “**Mobility management**” per la pianificazione e il coordinamento del “Lavoro portuale”
- **Standard emissivi** dei veicoli (Clean fuels)
- Riduzione della congestione e della promiscuità tra flussi portuali e urbani (**picchi concomitanti**) con benefici in termini di inquinamento atmosferico e incidentalità
- **Specializzazione dei varchi e miglior indirizzamento dei flussi a monte**
- Progetti per potenziare e ottimizzare i collegamenti tra nodi principali della rete (ad es.: Porto-Aeroporto)
- Analisi ad hoc di singole categorie di mezzi/traffici/spostamenti:
  - a) Mobilità **pedonale**
  - b) Transiti **eccezionali**
  - c) Comparto **crociere e traghetti**





1. L'insieme degli interventi infrastrutturali e logistici previsti da AdSP, unitamente alla spinta verso il riequilibrio modale, garantiscono buone performance a fronte dell'**aumento dei flussi derivante dalla realizzazione della nuova diga foranea**. Gli indicatori di prestazione e di impatto stimati forniscono in prima istanza **buoni risultati nel confronto tra lo scenario attuale e lo scenario futuro**
2. Lungomare Canepa sarà quasi totalmente **sgravata dai mezzi pesanti portuali** in ragione della **nuova organizzazione dell'accessibilità portuale**
3. I varchi portuali saranno caratterizzati da **tempi operativi ridotti** rispetto, con benefici in termini di congestione, impatti sulla Città e inquinamento acustico.
4. Risulta necessaria l'eventuale individuazione anche di **forme di mitigazione** fisica da abbinare ad interventi infrastrutturali e di coordinamento dei flussi descritti
5. Gli **impatti ambientali derivanti dai flussi stradali** rappresentano una quota parte limitata delle esternalità prodotte dal Porto
6. La realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova sarà soggetta alle **procedure ambientali previste dalla normativa vigente** nell'ambito delle quali saranno affrontati tutti i temi relativi agli impatti ambientali



**GRAZIE PER  
L'ATTENZIONE**

[WWW.PORTSOFGENOA.COM](http://WWW.PORTSOFGENOA.COM)

