



## COMUNE DI GENOVA



### PROGETTO EDILIZIO PER LA REALIZZAZIONE DI FABBRICATO A DESTINAZIONE PRODUTTIVA CON FUNZIONI LOGISTICHE COMPORANTE UN AGGIORNAMENTO DEL PUC

UBICAZIONE: VIA UGO POLONIO - LOCALITA' TRASTA - COMUNE DI GENOVA

COMMITTENTE:

**SOGEGROSS S.P.A.**



**SOGEGROSS S.p.A.**  
Lungotorrente Secca, 3a  
16163 Genova  
C.Fisc./P.IVA: 01226470993

LUNGOTORRENTE SECCA 3A,  
16163 - GENOVA

PROGETTO:

*Studio Associato  
Ing. Ottonello T.&T.*

Via delle Fabbriche, 35 B/r - 16158 Genova  
Tel. 010 6134689 - Fax 010 6135114  
E-Mail : tiziana.ottonello@aleph.it

INDAGINI GEOLOGICHE E RELAZIONE GEOLOGICA:

**STUDIO DI GEOLOGIA  
DOTT.ESSA ELISABETTA BARBORO**

Via L. Cibrario, 31/6 - 16154 Genova  
Tel. 335 6450816  
E-Mail : ebarboro@gmail.com

LANDSCAPE DESIGN:

**DODI MOSS**

Architecture|Planning|Landscape|Engineering

Arch. Egizia Gasparini  
Arch. Valentina Dallaturca  
Dott.nat. Fabrizio Oneto (consulenza naturalistica)  
Dott. agr. Ettore Zauli (consulenza agronomica)

Via di Canneto il Lungo, 19 - 16123 Genova  
010.2759057  
E-Mail : info@dodimoss.eu

DESCRIZIONE

**NOTA DI RISPOSTA  
DELL'ING. MASTRETTA AL COMITATO  
"GENOVA TERRA E LIBERTA'"**

TAVOLA:

**DOC.69**

DATA: 12 MARZO 2018

SCALA:

FORMATO:

# **Piattaforma logistica di Genova Trasta**

**SoGeGross S.p.A.**

## **Commenti in merito alle osservazioni del Comitato “ Genova . Terra e Libertà”**



**Genova, 9 marzo 2018**

Salita Inferiore S. Anna 17a 16125 Genova  
Tel./fax 0102514308  
marco.mastretta@ingmastretta.it  
Ordine Ingegneri Provincia Genova n. 6953

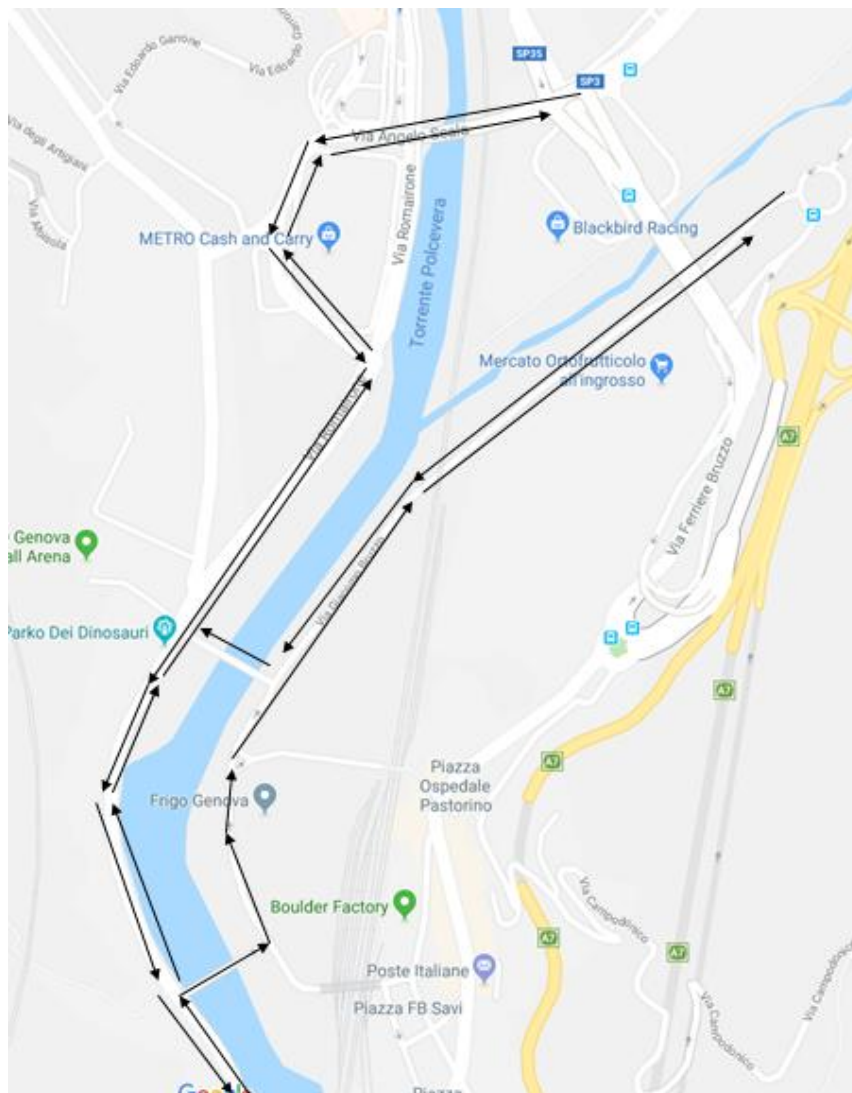
## PUNTO 1

I percorsi possibili da e per il casello autostradale sono due:

- il primo è quello che transita per via Scala ed è utilizzabile in entrambi i sensi di marcia.
- Il secondo transita invece su via Giacomo Bruzzo e utilizza
  - nel senso verso il casello il ponte Divisione Alpine Cuneense,
  - nel senso dal casello verso il centro logistico il ponte Luigi Ratto.

Quindi esistono i due tragitti alternativi che possono essere utilizzati a seconda della convenienza e della situazione del traffico.

La figura riporta i percorsi possibili.



PUNTO 2

L'analisi ha considerato sia il traffico generato dai mezzi pesanti sia quello generato dai dipendenti e dai visitatori, come suggerito nella nota del Comitato (si vedano tabelle da 3 a 8 dello studio).

La scelta della fascia giornaliera e oraria da analizzare va fatta tenendo conto non solo del traffico generato dal nuovo polo, ma della somma del traffico esistente sulla rete e di quello generato.

Nel nostro caso, dai dati a nostra disposizione forniti dal Comune, emergeva una situazione di completa uniformità tra le varie giornate in entrambe le ore di punta, come si può vedere dalla seguente tabella

Intervallo orario	ven	lun	mar	mer	valori adottati
0.00 - 1.00	0	179	224	272	
1.00 - 2.00	0	100	121	134	
2.00 - 3.00	0	108	115	121	
3.00 - 4.00	0	141	151	128	
4.00 - 5.00	0	240	285	284	
5.00 - 6.00	0	709	684	661	
6.00 - 7.00	0	1476	1470	1480	
7.00 - 8.00	0	2960	2924	2876	2.960
8.00 - 9.00	0	2887	2800	2675	
9.00 - 10.00	0	2186	2111	2200	
10.00 - 11.00	0	1996	1966	1937	
11.00 - 12.00	1361	1889	1967	0	
12.00 - 13.00	2061	1984	1946	0	
13.00 - 14.00	2281	1944	1955	0	
14.00 - 15.00	2291	2252	2229	0	
15.00 - 16.00	2301	2242	2235	0	
16.00 - 17.00	2618	2507	2412	0	
17.00 - 18.00	2991	2919	2985	0	2.985
18.00 - 19.00	2943	2637	2691	0	
19.00 - 20.00	2094	1921	2013	0	
20.00 - 21.00	1267	1083	1098	0	
21.00 - 22.00	796	674	663	0	
22.00 - 23.00	718	497	594	0	
23.00 - 24.00	528	384	369	0	
<b>Totale</b>					

Quindi si è scelto di fare riferimento al lunedì e al martedì solo perché giorni interi, ma facendo riferimento al venerdì o al mercoledì la situazione non sarebbe affatto variata. Tra le giornate di lunedì e martedì è stata scelta la situazione di maggior carico complessivo per la punta serale e mattinale (non quella nella stessa giornata: 7 -8 lunedì ; 17 -18 martedì).

Per quanto riguarda l'osservazione della quantità di mezzi pesanti considerati, lo studio ha già considerato in generazione i dati del venerdì (come suggerito dalle osservazioni del Comitato), come è chiaro dalla tabella 8 di seguito riportata, in cui gli spostamenti generati dai mezzi pesanti sono 170 in origine e 170 in destinazione, per un totale di 340 (gli spostamenti generati nella punta di venerdì).

		Destinazione				Origine				Spostamenti totali
Fascia Oraria		Mezzi pesanti	Auto	Motocicli	V. eq.	Mezzi pesanti	Auto	Motocicli	V. eq.	V. eq.
0	1	5	0	0	13	0	0	0	0	13
1	2	4	0	0	10	0	0	0	0	10
2	3	5	0	0	13	20	0	0	50	63
3	4	4	0	0	10	20	0	0	50	60
4	5	4	0	0	10	30	0	0	75	85
5	6	3	10	3	19	29	0	0	73	92
6	7	20	6	1	56	4	26	7	38	94
7	8	20	151	38	214	3	0	0	8	222
8	9	29	65	16	143	5	0	0	13	156
9	10	29	3	1	76	4	0	0	10	86
10	11	6	2	1	17	4	4	0	14	31
11	12	5	3	1	16	4	3	0	13	29
12	13	5	4	1	17	6	3	0	18	35
13	14	1	0	0	3	5	4	2	17	20
14	15	0	12	3	13	5	10	3	24	37
15	16	5	2	0	15	1	2	0	5	20
16	17	4	0	0	10	0	2	0	2	12
17	18	1	0	0	3	5	156	40	182	185
18	19	1	0	0	3	4	64	17	80	83
19	20	5	0	0	13	1	0	0	3	16
20	21	6	0	0	15	1	0	0	3	18
21	22	6	26	7	43	5	0	0	13	56
22	23	1	0	0	3	7	0	0	18	21
23	24	1	0	0	3	7	10	3	29	32
<b>TOTALI</b>		<b>170</b>	<b>284</b>	<b>72</b>	<b>738</b>	<b>170</b>	<b>284</b>	<b>72</b>	<b>738</b>	<b>1.476</b>

Quindi lo studio ha già preso in considerazione, per il calcolo, la situazione peggiorativa che emerge dai dati disponibili.

In merito al progetto di parcheggio nell'area COCIV, al momento non ci risulta esista alcun progetto sul quale poter basare realistiche ipotesi di impatto sulla viabilità. Nel caso in cui il progetto indicato prenda corpo, andrà condotta una analisi specifica che valuti la opportunità di realizzare il parcheggio stante la realizzazione della piattaforma logistica, il cui iter progettuale è ormai al termine, e non viceversa.