

Gronda di Ponente: dati di traffico e ragioni del fare

La situazione attuale

La situazione attuale (2007, fonte ASPI) nel tratto Voltri-Genova Ovest- Bolzaneto- Genova est è così ripartita (flussi giornalieri):

- tratto Voltri- Pegli: 31.177 veicoli in direzione est (di cui 5.411 mezzi pesanti);
- tratto Pegli-Voltri: 30.557 veicoli in direzione ovest (di cui 5.197 mezzi pesanti);
- tratto Pegli- Genova Aeroporto: 32.766 in direzione est (di cui 5.554 mezzi pesanti);
- tratto Genova Aeroporto – Pegli: 33.423 in direzione ovest (di cui 5.433 mezzi pesanti);
- tratto Genova Aeroporto-Genova Ovest: 35.188 in direzione est (di cui 5.837 mezzi pesanti);
- tratto Genova Ovest – Genova Aeroporto: 38.039 in direzione ovest (di cui 5.949 mezzi pesanti).

Tali dati consentono di calcolare il numero complessivo (in entrambe le direzioni) di mezzi che circolano, ogni giorno, sull'attuale tracciato della A10.

Il tratto più trafficato è quello tra Genova Ovest e Genova Aeroporto con 73.227 veicoli (di cui 11.786 mezzi pesanti), seguito dal tratto Ge Aeroporto – Pegli (66.189 passaggi di cui 10.987 mezzi pesanti) e dal tratto Pegli –Voltri con 61.734 passaggi giornalieri (di cui 10608 mezzi pesanti).

Il tratto compreso tra Genova Ovest e l'allacciamento A12 è il secondo tratto maggiormente frequentato del nodo genovese con 66.596 transiti (di cui 33.909 in direzione nord e 32.687 in direzione sud).

Dall'allacciamento A7-A12 verso est (fino a Genova est) il tratto è interessato ogni giorno da 63.731 transiti (di cui 31108 in direzione ovest e 32.623 in direzione est).

Vale la pena evidenziare come il tratto di A7 a nord dell'allacciamento con A12 presenta un numero di transiti complessivi pari a 30.309 (di cui 14599 in direzione nord e 15.910 in direzione sud). I mezzi pesanti in questo tratto sono circa 9 mila, di cui 4.700 in direzione nord e 4.300 in direzione sud).

La capacità dell'infrastruttura

Secondo quanto riferito da Autostrade per l'Italia i volumi di traffico sopra riportati sono incompatibili con le attuali geometrie e capacità del sistema. In particolare 2 corsie per senso di marcia riescono ad assorbire tra i 40 e i 50 mila veicoli al giorno, 3 corsie per senso di marcia riescono a gestire flussi di traffico tra i 60 ed i 70 mila veicoli, 4 corsie per senso di marcia sono in grado di sopportare tra 70 e 80 mila veicoli. Ciò significa che per ridurre la congestione nel nodo genovese sarebbero necessarie 8 corsie tra Genova Ovest e Genova Aeroporto (contro le 4 attuali) e almeno 3 corsie in tutti gli altri tratti sopra descritti. Data la collocazione dell'attuale tracciato non sono possibili interventi sull'attuale sedime autostradale¹.

¹ La configurazione della rete attuale non permette, per l'area che attraversa, la realizzazione di interventi di ampliamento della capacità dell'infrastruttura esistente, quali ad esempio la realizzazione di una terza corsia per senso di marcia, intervento che, peraltro potrebbe rivelarsi non sufficiente per far fronte ai picchi di traffico che normalmente si registrano sia in situazione normale, sia nel periodo estivo (fino ad 85 mila veicoli al giorno sul

Per questo motivo si è immaginato di realizzare un bypass, più comunemente definito Gronda di ponente. Vale la pena evidenziare che i progetti di Gronda previsti prevedono tutti anche un potenziamento del tratto Genova Ovest – Allacciamento A7-A12 che, come riportato più sopra, è il secondo tratto più in sofferenza del nodo genovese.

I flussi di traffico e la Gronda

A questo punto vale la pena misurare quanto traffico può essere ragionevolmente trasferito sulla Gronda (indipendentemente dal tracciato scelto) in considerazione del fatto che nel nodo di Genova insiste una componente importante di traffico cosiddetto in transito.

La Gronda potrebbe, verosimilmente, assorbire:

- tutti i veicoli con provenienza da A7 e destinazione A10 o A26 (oltre Voltri): 1.883 veicoli, di cui 1394 auto e 489 mezzi pesanti;
- tutti i veicoli con provenienza A12 e diretti oltre Voltri: 9.027 veicoli, di cui 6955 auto e 2072 mezzi pesanti;
- tutti i veicoli con provenienza A26 e A10 e destinazione A7 e A12 (oltre Genova Est) : 11.173 veicoli, di cui 8.569 auto e 2.604 mezzi pesanti;
- tutti i veicoli con provenienza A26 e A10 diretti a Genova Ovest: 8.595 veicoli, di cui 7745 auto e 850 mezzi pesanti;
- tutti i veicoli provenienti da Ge-Ovest con destinazione oltre Voltri (sia verso A10, sia verso A26): 8.795 veicoli, di cui 7.981 auto e 814 mezzi pesanti.

La Gronda, una volta realizzata e ai volumi di traffico del 2007, potrebbe quindi essere utilizzata circa 40 mila veicoli al giorno (di cui 33 mila auto e circa 7 mila mezzi pesanti), alleggerendo il traffico sul Ponte Morandi del 55% nell'ipotesi di mantenimento del ponte e costruzione di un nuovo viadotto sul Polcevera. Ciò significa che sul Ponte Morandi transiterebbero circa 33 mila veicoli, numero del tutto compatibile con l'attuale capacità del tratto (2 corsie per senso di marcia).

Nel caso di declassamento a strada urbana del tratto di A10 compreso tra Voltri e Genova Aeroporto con divieto di transito ai mezzi pesanti le stime sopra riportate potrebbero aumentare ulteriormente se non altro in quanto dovrebbero essere aggiunti tutti i mezzi pesanti in viaggio nei tratti compresi tra Voltri e Genova Ovest e viceversa che verrebbero dirottati sulla Gronda. Si tratta di circa 1800 mezzi pesanti al giorno.

Tale soluzione avrebbe l'ulteriore vantaggio di ridurre la quantità di emissioni inquinanti in corrispondenza dell'attuale tracciato della A10 nelle immediate vicinanze del quale risiedono diverse migliaia di genovesi.

Trasferire più del 50% del traffico sulla nuova Gronda autostradale significa ridurre in egual misura le emissioni inquinanti sul tratto attuale, che si trova in un'area densamente popolata. Una stima realizzata dall'IIC prevede, in caso di realizzazione della Gronda, le seguenti riduzioni annue in termini di emissioni inquinanti:

Morandi). Vale la pena notare, a questo proposito, che nella situazione attuale l'infrastruttura non garantisce il rispetto delle norme di sicurezza oggi vigenti. Ciò significa che quel tratto di autostrada oggi non potrebbe più essere costruito con quelle caratteristiche.

Anidride carbonica: 50.370 tonnellate
Ossido di Azoto: 389 tonnellate
Polveri e particolato: 12 tonnellate
Biossido di zolfo: 62 tonnellate

Si ricorda che, nel caso in cui, l'opera non dovesse essere realizzata i disagi e le inefficienze ad oggi riscontrabili dall'osservazione quotidiana e avvalorati dai dati disponibili (900 ore di blocco totale ogni anno su di un tratto del nodo, Ge-Ovest/Bolzaneto - il secondo più trafficato ogni giorno- oltre a 450 mila ore² all'anno perse a causa della sola componente relativa all'inefficienza per inadeguatezza dell'attuale infrastruttura in condizioni normali) continuerebbero verosimilmente a manifestarsi in quanto il sottodimensionamento dell'attuale infrastruttura è, come ricordato più sopra, inconfutabile.

Il costo del tempo perso in coda sull'attuale tracciato: una prima valutazione

Una recente analisi realizzata dall'IIC ha quantificato in 570 milioni di euro il valore del solo tempo perso in coda sul nodo autostradale genovese ogni anno, senza contare i costi esterni relativi all'inquinamento acustico e da emissioni, senza contare i costi esterni generati dall'incidentalità, oltre alle già citate 450 mila ore annuali relative all'inefficienza.

Il calcolo che aveva portato a tale risultato può sinteticamente riassumersi come segue:

degli oltre 110 mila veicoli che, ogni giorno, entrano nel nodo genovese è verosimile immaginare che circa la metà viaggi nelle ore di punta, quelle in cui si manifesta buona parte delle situazioni di blocco. Vi sono casi in cui o per incidenti o per lavori di manutenzione le situazioni di blocco si producono anche in altre fasce orarie.

L'IIC ha considerato 53 mila autoveicoli e 12 mila mezzi pesanti che, ogni giorno, trascorrono in coda 1,5 ore³ in un tratto del nodo genovese; ha ipotizzato 1,5 passeggeri per auto e 1 passeggero (l'autista) per i mezzi pesanti; ha ipotizzato 10 euro/ora la valutazione del valore del tempo per i conducenti delle auto e 20 euro per i camionisti, con il risultato complessivo di 1,56 milioni al giorno, pari ai 570 milioni di euro l'anno sopra citati.

L'utilità dell'opera per il sistema

La memoria recentemente presentata dal Prof. Ponti e dall'ing. Beria del Politecnico di Milano realizza una chiara analisi, seppur molto semplificata, relativa al calcolo del VAN (valore attuale netto) dell'investimento per la realizzazione della Gronda di Ponente ottenendo un risultato che, a prima vista, scoraggerebbe chiunque dal proseguire nella difesa di un'opera apparentemente così costosa, rispetto al ritorno dell'investimento da loro calcolato nei 40 anni di vita utile dell'infrastruttura. Tengo tuttavia a precisare che **la simulazione di calcolo di Ponti/Beria** (che a dire degli stessi autori non prende in considerazione molte componenti sia positive sia negative che si manifesterebbero in caso di realizzazione dell'opera) **tralascia però almeno un elemento che è tutt'altro che trascurabile: il costo del non fare per il sistema economico di riferimento.** I calcoli prodotti disegnano infatti, seppur con chiarezza,

² Si veda relazione dell'ing. Righetti nell'incontro pubblico di Palazzo Ducale del 7 marzo scorso: 450 mila ore l'anno che rappresentano un valore aggiuntivo rispetto alla valutazione del tempo trascorso in coda.

³ Autostrade per l'Italia riferisce un dato relativo a 900 ore di blocco anno che equivalgono a circa 2,5 ore di coda al giorno.

una situazione del tutto teorica e molto lontana dalla realtà. **La situazione reale presenta una criticità relativa all'inefficienza complessiva del sistema** (con ripercussioni sul nodo genovese e non solo), **causata da un tratto vitale per l'economia di un'area del Paese e per gli scambi internazionali di merce**, oggi sottoposto a **sollecitazioni tali da rendere la situazione di emergenza una costante**. Si pensi ai 73 mila mezzi che, in media, ogni giorno transitano sul ponte Morandi (85 mila nel periodo estivo!) contro una capacità massima dell'attuale infrastruttura di 50 mila veicoli.

Il classico modello accademico di VAN non prende in considerazione una quantificazione economica del tempo e delle inefficienze generate dalla situazione attuale dell'infrastruttura, che sparirebbero in caso di realizzazione dell'opera e che quindi dovrebbero essere considerate come un beneficio. In altre parole i risultati dei conti del VAN dovrebbero essere confrontati con il costo che comunque la società sopporta a causa dell'inefficienza del sistema: qualcosa di simile a quello che Ponti/Beria chiamano "do nothing".

In altre parole, **quanto costa ogni anno il "do nothing"?**

Il costo previsto dell'opera viene coperto (considerando la sola valutazione del tempo perso in coda e senza contare le ricadute dirette ed indirette sul sistema economico e sul territorio) da poco più di 7 anni di opzione "do nothing", anni che sono già abbondantemente trascorsi dalle prime mosse del progetto di by pass autostradale.

Per questo motivo è soltanto apparentemente vero che l'opera in sé non presenta una utilità per il sistema economico complessivo. Se gli Stati ragionassero così per ogni opera infrastrutturale saremmo ancora all'Ottocento in termini di dotazione infrastrutturale del Paese. Questo forse spiega perché la realizzazione di tali opere in quasi tutto il mondo è competenza diretta degli Stati. Questo non vuol dire che si debba costruire a tutti i costi e senza considerare con la massima attenzione le esigenze del sistema economico di riferimento e, soprattutto, della popolazione che viene, di volta in volta, toccata da opere di questa rilevanza; popolazione che ha diritto alla massima assistenza per quanto riguarda l'individuazione, l'accompagnamento ed il supporto necessario per un'adeguata ricollocazione.

Al limite, nella situazione della Gronda e di molte altre opere infrastrutturali, qualcuno potrebbe chiedersi perché non sia lo Stato ad investire direttamente nella realizzazione dell'opera e non il gestore concessionario della stessa. Ma questo riporta ad un altro e più complesso problema di organizzazione dello Stato che, in questa sede, non mi pare opportuno affrontare.

Alberto Cappato