

2.

A COSA SERVE LA GRONDA DI PONENTE?

2.1

A COSA SERVE LA GRONDA DI PONENTE: A MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI CIRCOLAZIONE SULLA RETE ESISTENTE

Le infrastrutture autostradali ricadenti nell'area genovese (A10, A7, A12, A26), pur essendo nate per favorire gli spostamenti extraurbani, svolgono di fatto anche la funzione di tangenziale per il traffico urbano e di scambio.

È chiaro che l'attuale configurazione della rete autostradale - di traffico caratterizzato da una significativa percentuale di veicoli commerciali - è ormai inadeguata ad espletare entrambi i compiti.

Il tratto più trafficato è il viadotto Polcevera (Ponte Morandi) con 25,5 milioni di transiti l'anno, caratterizzato da un quadruplicamento del traffico negli ultimi 30 anni e destinato a crescere, anche in assenza di intervento, di un ulteriore 30% nei prossimi 30 anni.

Quello meno trafficato, ma comunque interessato da volumi di traffico signifi-

ficativi, è il tratto tra Bolzaneto e l'allacciamento con l'autostrada A12, con 20,3 milioni di transiti all'anno.

L'obiettivo primario perseguito da Autostrade per l'Italia (ASPI) è dunque quello di migliorare le condizioni di circolazione e di ridurre i tempi di percorrenza dei tratti autostradali afferenti al capoluogo ligure, nonché di evitare un ulteriore futuro peggioramento delle condizioni, ineluttabile in caso di non intervento, tenuto conto che già oggi questi risultano disturbati da notevoli code e blocchi.

Il traffico merci, insieme con quello cittadino e pendolare e con quello turistico nel periodo estivo è causa di elevati livelli di congestionamento dell'area metropolitana genovese. Questo principalmente a causa della forte crescita del settore dei trasporti, in buona parte legato all'attività portuale dell'area genovese che ha caratterizzato l'ultimo decennio. Anche la registrazione dei dati in continua ascesa circa l'andamento del traffico passeggeri per i traghetti e per le crociere è un ulteriore prova dell'esigenza di migliorare le infrastrutture genovesi a favore dei settori che ne costituiscono il proprio sviluppo economico.

Le verifiche effettuate sulla funzionalità del sistema nello scenario attuale pongono in chiara evidenza come, nella fascia di punta della mattina, la domanda di spostamento polarizzata sul

capoluogo ligure dia luogo a situazioni di marcata congestione del sistema autostradale ed in particolare proprio dell'autostrada A10 Genova - Ventimiglia e dell'autostrada A7 Serravalle:

- l'autostrada A10 presenta Livelli di Servizio critici (LOS¹ C o D) dall'allacciamento con la A26 sino all'allacciamento con la A7, con condizioni prossime alla congestione (LOS D) nel tratto compreso tra Genova Pegli e l'interconnessione con l'A7;
- la carreggiata sud, in direzione di Genova, dell'A7 tra Genova Bolzaneto e Genova Ovest presenta condizioni prossime alla congestione (LOS D) e condizioni di saturazione già oggi penalizzanti per l'utenza del sistema su cui è necessario intervenire per evitare lo scadimento del servizio a livelli inaccettabili già negli orizzonti previsionali di breve termine.

L'evoluzione prevista sul breve, medio e lungo termine - ovvero per gli anni 2015, 2025 e 2035 - restituisce un quadro della funzionalità del nodo che evidenzia la totale inadeguatezza del sistema esistente a far fronte ad incrementi, anche contenuti, della domanda di trasporto attuale.

Anche gli interventi previsti dal Comune di Genova, contenuti nel Quadro di Riferimento Programmatico² e cioè:





- il Tunnel Subportuale, la cui realizzazione è stata tenuta in conto nelle analisi trasportistiche con riferimento all'orizzonte temporale di medio lungo periodo, entro il 2025;
- il potenziamento del Lungomare Canepa ed il suo prolungamento fino all'Aeroporto con la Strada delle Acciaierie, con realizzazione del nuovo ponte sul Torrente Polcevera a 2 corsie;
- la realizzazione della viabilità sul Lungoargine Polcevera;
- la riconfigurazione del nodo di San Benigno;

opere queste ultime il cui contributo è invece stato considerato già con riferimento all'orizzonte temporale di breve periodo, ma che se recano benefici in termini di fluidificazione della rete di trasporto ordinaria, non risultano in grado di risolvere le criticità che caratterizzano il sistema autostradale.

Considerando, le risultanze ottenute in merito alle performance di servizio del sistema, nell'ipotesi di non intervento, sull'orizzonte previsionale di lungo termine, cioè all'anno 2035, si riscontra che:

- le criticità attuali che caratterizzano l'Autostrada A10 Genova – Ventimiglia evolvono verso condizioni di servizio inaccettabili con livelli di utilizzo molto più bassi, rispetto

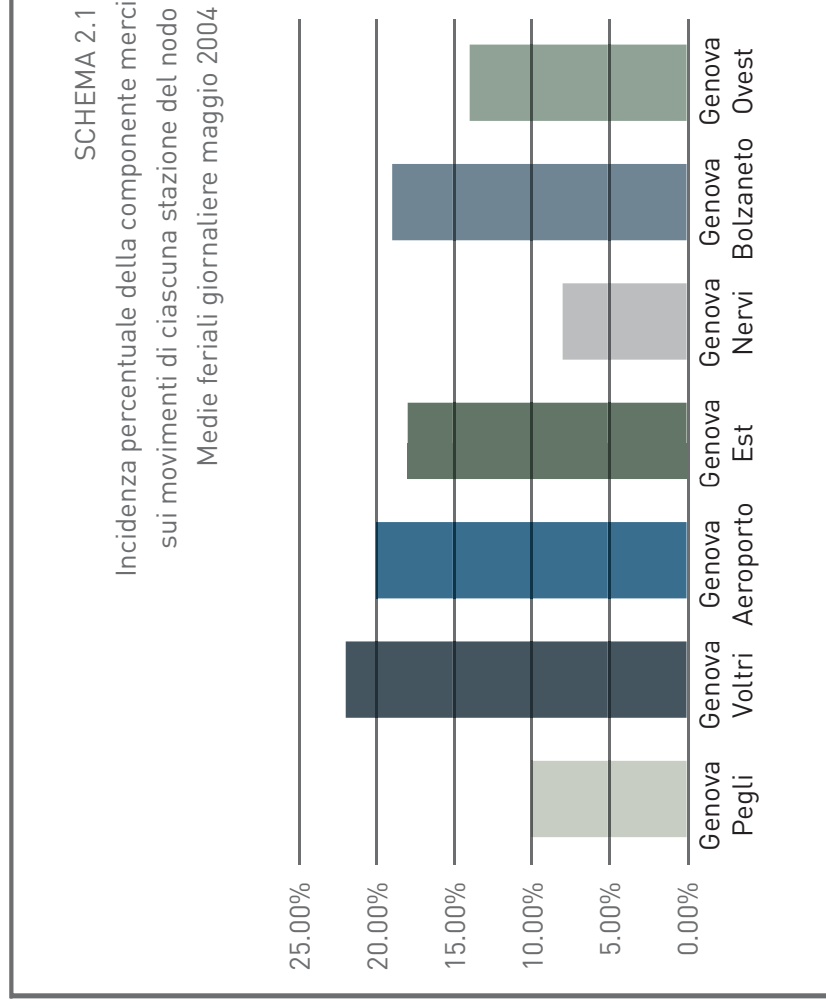
a quelli attuali già fortemente congestionati, che insistono sull'intera autostrada dall'allacciamento con la A26 sino all'allacciamento con la A7;

- l'autostrada A7 Serravalle – Genova muove verso la completa saturazione del sistema con entrambe le carreggiate, che presentano, dalla stazione di Bolzaneto, un alto livello di utilizzo che, nel tratto elementare compreso tra i due allacciamenti della A7 con la

A12 e la A10, si attesta addirittura al massimo livello di affollamento in direzione Sud;

- sulla A12 nelle tratte comprese tra l'allacciamento con la A7 e la stazione di Genova Nervi le condizioni di saturazione dell'infrastruttura evolvono fino a condurre a livelli di utilizzo pari a quelli dei tratti sopra indicati.

2 A COSA SERVE LA GRONDA DI PONENTE?



2.2

A COSA SERVE LA GRONDA DI PONENTE: A SUDDIVIDERE IL TRAFFICO CITTADINO DA QUELLO DI ATTRAVERSAMENTO

Il Progetto della Gronda di Ponente si è quindi posto l'obiettivo di sgravare il tratto di A10 più interconnesso con la città di Genova - cioè quello dal **casello di Genova Ovest** (Porto di Genova), passando per l'aeroporto e il popolare quartiere di Pegli, sino all'abitato di Voltri - trasferendo parte del traffico su una nuova infrastruttura che si affianca all'esistente, costituendone di fatto un raddoppio.

La Regione Liguria, la Provincia ed il Comune di Genova si sono fatti promotori di questa iniziativa con l'obiettivo di sgravare questo tratto stradale soprattutto dal traffico pesante.

I transiti che caratterizzano il nodo genovese possono essere suddivisi tra:

- traffico interno all'area urbana, pari al 16% del volume totale;
- traffico di scambio tra l'area urbana ed il resto della rete, pari al 58% del volume totale;
- traffici di attraversamento pari al 26% del volume totale.

Di questi, circa 43.000 veicoli verrebbero trasferiti sulla Gronda, corrispondenti al 20% della domanda di traffico che

interessa il nodo di Genova ed al 60% degli attuali transiti sulla A10.

Il progetto prevede dunque di suddividere il traffico delle direttrici Milano - XX Miglia e Livorno - Porto di Voltri - XX Miglia, Genova Ovest (Porto) - Porto di Voltri - XX Miglia (che non ha necessità di connettersi con le aree cittadine) e di spostarlo sulla nuova infrastruttura, scaricando l'A10 che rimarrebbe principalmente a servizio della città di Genova e delle sue funzioni e che registerebbe, sulla base delle stime effettuate, una riduzione del traffico previsto rispetto allo scenario di "non intervento".

2.3

A COSA SERVE LA GRONDA DI PONENTE: A SOSTENERE LA CRESCITA ECONOMICA

La congestione della rete autostradale genovese ed in particolare dei tratti della A10 e A7 più prossimi alla città, rappresenta un fattore di freno allo sviluppo dell'area genovese che invece offrirebbe poli di attrazione commerciale ed industriale di grande interesse, con i porti di Genova e di Voltri, senza dimenticare la vocazione culturale e turistica della città.

Basti pensare che negli ultimi 30 anni il traffico sul viadotto Polcevera (Ponte Morandi) è quadruplicato, mentre per i prossimi 30 anni - in mancanza di un intervento di potenziamento autostradale - le analisi trasportistiche prevedono

sullo stesso tratto un aumento del traffico del 30%.

L'incremento stimato è infatti limitato proprio dalla ridotta capacità residua del sistema autostradale ad accogliere la domanda potenziale di spostamento. Nel caso di realizzazione della Gronda di Ponente, gli studi di traffico all'orizzonte temporale dell'anno 2035, stimano invece un potenziale raddoppio delle percorrenze sullo stesso tratto prima citato.

2.4

A COSA SERVE LA GRONDA DI PONENTE: A MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE

La Gronda di Ponente e gli altri interventi previsti per il potenziamento dell'attuale sistema autostradale, sono stati studiati prendendo a riferimento i più moderni standard di progettazione e le attuali normative sulla sicurezza stradale; grande attenzione è stata posta in particolare al tema della sicurezza all'interno delle gallerie. Una geometria dei tracciati più adatta alle caratteristiche della moderna circolazione, la presenza di sistemi di controllo e gestione del traffico, accompagnati da idonee procedure per la gestione delle emergenze, permetterà di garantire elevati livelli di sicurezza stradale.

Allo stesso tempo la diminuzione del traffico rispetto allo scenario di "non in-

tervento” sui tratti autostradali esistenti, potrà realizzare un miglioramento della sicurezza autostradale, già oggi minacciata da un alto numero di incidenti.

2.5

A COSA SERVE LA GRONDA DI PONENTE: AD OFFRIRE UN'ALTERNATIVA ALL'UNICO ASSE AUTOSTRADALE LIGURE

Il ponte Morandi, costituisce di fatto l'unico collegamento che connette l'Italia peninsulare ad est, la Francia meridionale e la Spagna ad ovest, ed è il

principale asse stradale tra Genova, le aree residenziali periferiche, il porto di Voltri, l'aeroporto e le aree industriali di ponente.

Lo svincolo di innesto sull'autostrada per Serravalle, all'estremità est del viadotto, produce quotidianamente, nelle ore di punta, code di autoveicoli ed il volume raggiunto dal traffico provoca un intenso degrado della struttura sottoposta ad ingenti sollecitazioni. Il viadotto è quindi da anni oggetto di una manutenzione continua.

La sua eventuale dismissione per ina-

gibilità o per situazioni temporanee di blocco dovute ad incidenti stradali, costituiscono dunque un grave rischio per il traffico automobilistico regionale.

È da tali premesse e considerazioni di carattere introduttivo che derivano direttamente gli obiettivi primari, e di conseguenza l'organizzazione, dello studio trasportistico condotto da Autostrade per l'Italia, che ha, dapprima, effettuato una verifica sul potenziamento del sistema che intende approntare l'ipotesi “4” e, successivamente, ha comparato tale soluzione con le altre alternative 1, 2, 3 e 5.

1 Per la progettazione o l'ammodernamento di una strada è necessario definirne le condizioni d'esercizio in relazione al traffico stimato nei diversi scenari temporali considerati. In genere i principali parametri utilizzati per definire efficienza e qualità di un intervento sono: i volumi di traffico, l'indice di saturazione (rapporto tra volume e capacità), la densità veicolare, il tempo di percorrenza, la velocità media di marcia. Nella disciplina dei trasporti si è poi soliti fare riferimento al Livello di Servizio (LOS) quale parametro che permette di sintetizzare il livello di qualità della circolazione e di comfort offerto all'utenza.

Per strade a flusso ininterrotto, le condizioni di marcia dei veicoli ai vari LOS sono definibili come segue:

- LOS A - gli utenti non subiscono interferenze alla propria marcia, hanno elevate possibilità di scelta delle velocità desiderate (libere); il comfort è notevole.

- LOS B - la più alta densità rispetto a quella del livello A comincia ad essere avvertita dai conducenti che subiscono lievi condizionamenti alle libertà di manovra ed al mantenimento delle velocità desiderate; il comfort è discreto.

- LOS C - le libertà di marcia dei singoli veicoli sono significativamente influenzate dalle mutue interferenze che limitano la scelta delle velocità e le manovre all'interno della corrente; il comfort è modesto, ma le condizioni di circolazione risultano ancora accettabili

- LOS D - è caratterizzato da alte densità ma ancora da stabilità di deflusso; velocità e libertà di manovra sono fortemente condizionate; modesti incrementi di domanda possono creare problemi di regolarità di marcia; il comfort è basso e le condizioni di circolazione possono rapidamente degenerare.

- LOS E - le velocità media dei singoli veicoli sono modeste (circa metà di quelle del livello A) e pressoché uniformi; non c'è praticamente possibilità di manovra; piccoli incrementi di domanda o modesti disturbi (rallentamenti, ad esempio) non possono più essere facilmente riassorbiti da decrementi di velocità e si innesca così la congestione; il comfort è bassissimo.

- LOS F - il flusso è forzato: tale condizione si verifica allorché la domanda di traffico supera la capacità di smaltimento della sezione stradale per cui si hanno code di lunghezza crescente, bassissime velocità di deflusso, frequenti arresti del moto e non esiste comfort.

2 Documento che riassume le linee programmatiche del Comune di Genova.