

IL QUADRO GENERALE

Il 14 agosto scorso la tragedia del crollo del Ponte Morandi a Genova, oltre ad aver provocato la morte di 43 persone, ha prodotto una frattura profonda, non solo di una infrastruttura fisica, ma anche di una intelaiatura cittadina che ha mostrato drammaticamente tutta la sua fragilità.

I due monconi del ponte che oggi dividono il “levante dal ponente” segnano anche, simbolicamente, l’avvio di una nuova fase della politica dei trasporti italiana, fino al 14 agosto proiettata nello sforzo di colmare i gap che impedivano di “connettere l’Italia”, ed ora angosciata dalla necessità di “consolidare e mantenere la rete in esercizio”.

E’ forse ancora presto per disegnare scenari futuri mentre ancora gli Enti locali, il Governo, le imprese e le famiglie fanno i conti con le conseguenze immediate del crollo, ma quando le aree colpite saranno messe in sicurezza e gli sfollati adeguatamente ricollocati, sarà opportuno considerare, oltre le politiche, anche i danni indiretti per le imprese che, a causa del crollo, hanno subito una diminuzione, più o meno rilevante, di profitto.

Come dimostra la stima che segue, il danno economico non riguarda solo la città e la regione, ma si estende a tutto il quadrante nord occidentale del Paese, in prima battuta, ed alle dinamiche dell’import export nazionale legate alle performance del Porto di Genova, in seconda battuta.

In questa sede si intende avviare questa riflessione dando conto del danno diretto generato dall’interruzione del traffico e dalla modificazione dei percorsi di attraversamento del nodo trasportistico di Genova per il mondo dell’autotrasporto, fornendo in aggiunti solo alcuni elementi utili per comprendere le dimensioni degli altri impatti indiretti.

LA VALUTAZIONE DEL DANNO ECONOMICO PER IL TRASPORTO STRADALE

L’allungamento dei percorsi di trasferimento da levante a ponente (+120Km) e da ponente a levante (+70Km) del nodo di Genova provocato dall’interruzione della connessione assicurata dal Ponte Morandi, determinano un incremento di costo quotidiano per il complesso del trasporto merci su strada di poco meno di 600mila euro (568.500). Tale valore grava per l’80% sulle imprese di autotrasporto che svolgono servizi in conto terzi e per il 20% sulle imprese di produzione che utilizzano mezzi propri per lo spostamento delle proprie merci.

Tale stima riguarda esclusivamente il traffico medio giornaliero che fino al 14 agosto transitava sull’infrastruttura del Ponte. Tuttavia non si può escludere che l’interruzione di un asse di collegamento strategico come quello dell’A10 non produca effetti negativi sul complesso del nodo di Genova.

A tale proposito è opportuno considerare che l’aumento di una sola ora dei tempi medi di percorrenza (a causa di congestione del traffico o dell’incremento delle distanze) genera **un incremento di costi del servizio di trasporto merci su strada per i circa 4.000 camion che in media entrano ed escono ogni giorno dal porto di Genova di più di 250mila € (265.200),**

mentre per i 31.500 camion che transitano per il nodo di Genova tale valore sale a più di 2 milioni di euro (2,08).

Il tempo passa e la perdita cresce

Oggi, 9 ottobre 2018, sono passati quasi due mesi dal crollo, 56 giorni per l'esattezza. Il danno generato dal crollo per la merce trasportata su camion nei percorsi che dal levante si dirigono verso il ponente cittadino e viceversa, non essendo ancora stato ripristinato il collegamento assicurato dal Ponte Morandi e non essendo stati modificati i percorsi alternativi è rimasto sostanzialmente inalterato dal 14 agosto. Si può pertanto stimare che il danno provocato sia lievitato in questi 56 giorni oltre i 32 milioni (32,8). Mentre per il resto del traffico merci su gomma che gravita attorno al nodo di Genova - ipotizzando un incremento medio giornaliero dei tempi di percorrenza di circa un'ora - si può stimare che **il danno economico per l'autotrasporto a servizio del Porto di Genova sia arrivato a quasi 15 milioni (14,8), mentre quello per il complesso dell'autotrasporto in transito per il nodo di Genova superi i 116 milioni (116,4).**

IL METODO DI STIMA

Il trasporto merci su strada in Liguria

La Liguria, prendendo in considerazione il volume complessivo delle merci trasportate che hanno origine o destinazione in Italia, genera una quota marginale del traffico. Solo il 2,83% delle merci che arrivano in Italia è destinato alla Liguria e il 2,73% di quelle che partono dal nostro Paese ha origine nella regione.

Circa 3 milioni di camion¹ ogni anno si muovono da, o sono diretti presso località collocate all'interno dei confini Liguri. Le regioni che generano la maggior parte del traffico da e verso la Liguria sono soprattutto la Lombardia ed il Piemonte che insieme rappresentano più del 40% dei volumi, mentre il traffico interno alla regione si attesta al 16,5%. Le altre regioni che assorbono le restanti quote di traffico sono in ordine di importanza l'Emilia Romagna e la Toscana, mentre gli scambi con l'estero non arrivano al 2% (1,6%).

Il Nodo di Genova

I dati relativi al trasporto complessivo di merci su strada per Regione di origine e di destinazione ci restituiscono un'immagine della regione Liguria poco "potente" dal punto di vista della generazione dei flussi di traffico. Tuttavia il dato non ci consente di apprezzare una componente rilevante, se non preponderante, dei flussi di traffico stradale che interessano la regione, ovvero quello di transito.

¹ Si tratta di una stima elaborata a partite dai valori in tonnellate della merce trasportata lungo la rete stradale (ipotizzando quindi un carico medio di circa 17 tonnellate per mezzo).

A tale proposito gli studi di traffico condotti sul nodo di Genova nell'ambito degli studi preparatori per la progettazione della Gronda di Ponente (manutenzione A10 e potenziamento A7 e A12), anche se un po' datati (2006) segnalano un'intensità media giornaliera di attraversamenti di camion che si attesta attorno alle 35.000² unità, di cui 3.750 generati dal solo porto di Genova (Voltri, Sampierdarena, Stazione marittima/Traghetti)³.

Il traffico generato dalla Liguria ed i flussi in transito nel territorio

Come specificato nelle note in calce i dati relativi ai flussi con origine o destinazione nella regione e quelli relativi ai transiti giornalieri scontano una differenza sostanziale. I primi sono stimati a partire dai volumi di merce trasportata, i secondi dagli effettivi transiti dei mezzi. Il primo dato pertanto sotto stima i transiti in quanto "riduce" il peso dei cosiddetti viaggi a vuoto o con poco carico, il secondo invece non offre informazioni circa il carico e quindi in qualche modo esalta i piccoli spostamenti o con ridotto carico.

Fatte dunque queste opportune precisazioni gli ordini di grandezza mettono chiaramente in evidenza alcuni elementi.

a. Il nodo di Genova nel corso dell'anno è attraversato da quasi 11 milioni di mezzi pesanti (10.858.750) quasi 4 volte il traffico O/D della regione. Anche con le cautele evidenziate poc'anzi è evidente che il nodo cittadino è un punto di transito di spostamenti che hanno origine o destinazione al di fuori della regione. Esso pertanto rappresenta uno snodo strategico nelle connessioni tra Emilia-Romagna, Lombardia e Piemonte e le relazioni internazionali che riguardano il quadrante nord occidentale europeo.

b. il porto senza dubbio alimenta i transiti di mezzi pesanti del nodo di Genova, ma non è la componente più rilevante, esso rappresenta il 13% dei flussi (4.000 su poco meno di 30.000).

c. il crollo del Ponte Morandi produrrà danni ingenti soprattutto nelle connessioni all'interno della circoscrizione Nord Occidentale del Paese (Bologna, Genova, Torino e Milano) e nelle relazioni terrestri estere con l'Europa occidentale ed in misura rilevante, ma senza ombra di dubbio più contenuta, per quel che riguarda le connessioni del Porto verso l'entroterra.

Il collegamento tra Levante e Ponente cittadino lungo l'autostrada dei fiori A10

Il nodo di Genova è interessato da una serie di collegamenti autostradali che consentono l'attraversamento sia da est verso ovest (Francia) e vice versa (Emilia Romagna e Toscana) che il proseguimento verso nord (Piemonte e Lombardia).

A tale proposito non disponendo di dati aggiornati sui flussi della A10 del tratto Genova-Savona relativi all'attraversamento del Ponte Morandi, si è proceduto all'elaborazione di una stima dell'evoluzione del traffico incrociando i dati dello studio trasportistico della Gronda del 2008 (con dati di traffico 2006) con le statistiche relative al tratto A10 Genova-Savona dell'Aiscat.

² Il dato riporta i flussi effettivi di mezzi senza tenere conto del livello di carico

³ Dato riportato nel Piano Regolatore dell'Autorità portuale di Genova

Secondo quanto rilevato dagli studi della Gronda di Ponente, il collegamento tra Levante e Ponente cittadino, come già anticipato, riporta un dato di camion in transito lungo l'A10 attraverso il Ponte Morandi di 4.400 camion diretti a ponente e 3.500 a levante medi giornalieri. Tali flussi registrati nel 2006 sono stati calibrati tenendo conto dell'evoluzione del traffico dal 2006 a 2017 lungo la A10 Genova Savona riportata dalle statistiche Aiscat che indica un decremento medio nel periodo dei transiti lungo l'asse di circa il 15%. Per quanto riguarda il traffico generato dal Porto si è potuto fare riferimento ai dati forniti dagli operatori del settore e all'andamento dei transiti di camion in alcuni terminali, i quali concordano nell'indicare una lieve crescita dei transiti dal 2006 ad oggi con una valutazione del traffico medio giornaliero di circa 4.000 transiti di camion in entrata e uscita dai varchi portuali.

La stima della perdita economica

A partire dalla valutazione dei flussi di traffico si è quindi proceduto ad una valutazione del costo dei ritardi sui tempi di percorrenza lungo le direttrici direttamente ed indirettamente interessate dall'interruzione del collegamento dovuto al crollo del Ponte Morandi.

Per la stima del danno economico si è fatto riferimento al metodo già messo a punto per la definizione dei danni generati dal blocco del valico del Brennero. In sintesi si è stimato il costo orario, sia dell'esercizio del mezzo di trasporto⁴, sia della retribuzione del conducente, sia del costo del carburante.

Tale calcolo è stato puntualmente valutato per il traffico che da levante si sposta verso ponente, il cui percorso alternativo è più lungo di 120Km, sia per quello che ponente si sposta verso levante, il cui percorso alternativo è più lungo di 70 Km.

Impatto economico giornaliero dell'incremento delle percorrenze dovuto al crollo del Ponte Morandi

Direzione	Costi		
	Costi esercizio + personale	Gasolio	Totale
Da Genova verso Savona	203.643,00	184.756	388.399
Da Savona verso Genova	94.493,44	85.607	180.101
Totale	298.136,44	270.363	568.500

Poco meno di seicentomila euro al giorno costa al trasporto merci su strada il prolungamento delle percorrenze dovuto all'interruzione dell'A10 a causa del crollo del Ponte Morandi. La stima del traffico medio indica in 6.715 i mezzi che mediamente attraversavano il Ponte (3.740 da ponente e 2.975 da levante).

⁴ Manutenzione del mezzo, Ammortamento, Assicurazione, ecc.

Si tratta di un costo sostenuto per l'80% dalle imprese di autotrasporto che effettuano servizi conto terzi e per il 20% da imprese di produzione (manifattura, edilizia, ecc..) che utilizzano mezzi pesanti di loro proprietà.

La stima si riferisce al traffico medio giornaliero che prima del crollo attraversava il Ponte, tuttavia a partire dal medesimo approccio metodologico si può stimare anche il valore economico di ogni ora di ritardo del complesso del traffico generato dal Porto il quale - sebbene non del tutto destinato all'attraversamento dell'A10 - potrebbe essere danneggiato dalla congestione del traffico del nodo di Genova. Un'ora di ritardo per i 4.000 camion del Porto significano oltre 250mila euro di costo aggiuntivo (265.000).

Lo stesso discorso può essere applicato ai 31.500 camion che attraversano tutti i giorni il nodo di Genova che potrebbero veder lievitare il loro costo di esercizio per ogni ora di ritardo di più di 2 milioni di euro (2,08).

Riferimenti bibliografici

- 1) Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2016-2017
- 2) Analisi delle soluzioni alternative per l'attraversamento della Val Polcevera, Spea Engineering, dicembre 2008
- 3) Statistiche Aiscat, Bollettino informativo, varie annualità
- 4) Valutazione costi di esercizio imprese di autotrasporto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2015
- 5) Costo carburante imprese autotrasporto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2018
- 6) Gli impatti economici delle eventuali deroghe alla libera circolazione all'interno dei Paesi Schengen: il caso dei valichi italo-austriaci, Isfort/Conftrasporto 19.05.2016