

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Palazzo Rosso - 13 febbraio 2009 - Genova

Interventi introduttivi

L'incontro si è aperto con gli interventi introduttivi da parte del Vicesindaco di Genova, **Paolo Pissarello** e del Presidente della Commissione per il Dibattito Pubblico, prof. **Luigi Bobbio**.

L'ing. **Carlo Porta** della Direzione Generale di ANAS, ha sottolineato come il Dibattito Pubblico sia ritenuto anche per ANAS un'importante sperimentazione, che in quanto tale non è prevista normativamente.

La convenzione unica stipulata con Autostrade nel 2008 ha un po' variato i tradizionali rapporti tra concedente e concessionario, così come sono variate le norme che, negli anni 80 erano meno stringenti ed ora sono più vincolanti, sia per quanto concerne le caratteristiche tecniche e geometriche delle strade, sia per gli impatti ambientali, gli inquinanti atmosferico e acustico e, soprattutto, la sicurezza. La legge Merloni, inoltre, obbliga ad accorciare i tempi di progettazione ed esecuzione.

Per quanto concerne la Gronda siamo solo all'inizio di un processo progettuale che passerà dalla attuale prefattibilità, al preliminare, all'esecutivo e al definitivo. Nei successivi sviluppi progettuali si intende far tesoro di quella ingegneria popolare, che altro non è che la conoscenza diffusa tra gli abitanti rispetto al territorio e alle sue possibili trasformazioni.

Segue **audiovisivo** di presentazione delle alternative progettuali predisposto da **Autostrade spa**.

L'arch. **Anna Corsi**, responsabile del settore **Urban Lab del Comune di Genova**, che ha il compito dell'elaborazione del Piano urbanistico comunale, evidenzia come si stia tentando di mettere a sistema i progetti in corso e le trasformazioni che si vanno progettando.

Le slide rappresentano il disegno strategico che la Città si vuole dare. L'obiettivo generale è l'allontanamento del traffico, su gomma e su ferro, dalla città, così da migliorare la mobilità complessiva, sviluppare il trasporto pubblico e giungere ad una situazione più sostenibile. L'attuale sede ferroviaria potrà essere utilizzata prevalentemente per collegamenti di tipo metropolitano. Lungo tale linea si situeranno i più importanti interventi urbanistici.

La Gronda autostradale convoglierà il traffico di attraversamento liberando la viabilità cittadina. Si persegue quindi una strategia di differenziazione dei traffici, assegnando un ruolo diverso ad ogni asse stradale. Il trasporto pubblico verrà potenziato in un sistema di rete con connessioni multiple tra ferro, bus, collegamenti verticali (ascensori e funicolari).

Sintesi delle domande e delle risposte emerse nel corso dell'incontro

1. Per quale motivo Genova deve avere una autostrada all'interno della città?

Spea - La definizione delle strategie è di competenza dell'amministrazione. La quantità degli spostamenti interni raggiunge il 16% mentre il traffico di scambio, cioè quello relativo a spostamenti in ingresso dagli svincoli inseriti nell'area più prettamente urbana della rete autostradale e diretti verso l'esterno e viceversa, risulta pari al 58%. E' quindi un problema della città. I tracciati devono confrontarsi con le esigenze della città in termini di mobilità e di trasporti.

2. E' stata considerata l'obbligatorietà della valutazione ambientale strategica con analisi anche di tipo macro-economiche e urbanistico demografico? Quale idea di città abbiamo? E' stato valutato questo?

Comune di Genova - L'opera è inserita nella legge obiettivo che non prevede la VAS. Il Dibattito Pubblico svolge funzioni simili alla valutazione ambientale strategica e serve proprio per arrivare al consenso anche se su ipotesi di tracciato e non sui progetti.

3. Voglio sottolineare nella relazione la mancanza di indicatori reali. Alcuni non hanno unità di misura e altri sono assenti. Per es. il livello di rischio rispetto alle malattie, o la riduzione dei valori degli immobili e chi si trova a convivere con l'opera e i livelli di difficoltà di bambini che cresceranno in aree con lunghi cantieri. Perché non è stata prevista l'opzione zero? E non c'è un piano sociale di accompagnamento?

Spea (Società di progettazione di Autostrade spa) Tali parametri verranno affrontati dopo. Il progetto preliminare affronterà tutti gli aspetti.

4. La mia domanda riguarda le persone soggette a trasferirsi, a dover lasciar la casa: perché non si parla di questo, del destino di queste persone, degli indennizzi che è giusto che debbano ricevere?

Spea - E' stato dato un grande spazio alla valutazione di impatto sociale: è stato fatto un censimento per capire l'entità del disagio sulle singole soluzioni e metterle a confronto. Le tabelle viste prime riportano in modo sintetico la fotografia del disagio per gli edifici entro 25 m dal bordo esterno dell'autostrada e quelli in fascia 25-60 m. Quando il tracciato sarà individuato con la progettazione di dettaglio, si valuterà con precisione l'entità degli espropri e si valuteranno con il Comune le modalità migliori per procedere.

Comune - nostro compito è assicurare gli equilibri e la risposta a queste esigenze. Quello che chiederemo come elemento obbligatorio è che nel progetto preliminare ci sia un progetto puntuale e precisissimo delle case che dovranno essere abbattute e daremo risposte molto puntuali. Autostrade non potrà proseguire oltre se non avremo certezze su questo argomento che per noi è vitale.

5. Quale sarà l'utilità del nuovo ponte Morandi? La gronda porterà vantaggio alle zone di Bolzaneto?

Spea - Le soluzioni alte presentano ponti con sezioni pari alla metà dei ponti delle soluzioni basse per la conservazione del ponte Morandi. Il ponte sarà quindi fondamentale nel caso delle tre soluzioni alte.

6. Nella scenario sono previsti aumenti del 40% del traffico su gomma. Come sono stati ottenuti questi dati?

Spea - Lo studio di traffico prende spunto dai trend di crescita medi del traffico autostradale per le autostrade A7, A10, A12 e A26 per gli anni dal 1996 al 2006, pari al 2% medio annuo per i veicoli leggeri e 4% medio annuo per i veicoli pesanti. Le stime presuppongono che i tassi di crescita medi annui rimangano invariati fino al 2010, successivamente si è considerata una attenuazione progressiva che prevede una riduzione del 25% per il decennio successivo ed una ulteriore riduzione del 25% per gli anni da 2021 a 2030; per gli anni da 2031 a 2035 si sono adottati tassi di crescita residui dello 0,5% medio annuo per i veicoli leggeri e dell'1% per i veicoli pesanti. A sua volta il Piano Regolatore Portuale stima una crescita del 4% annuo per il bacino di Genova Sampierdarena e del 10% per Voltri. La Commissione ha chiesto ad Autostrade di considerare trend di crescita inferiori. Spea ha ricalcolato, considerando una diminuzione del 25% dei tassi di crescita annui riferiti al traffico autostradale e del 50% per quelli relativi al traffico portuale, lo scenario programmatico al 2025, che conserva situazioni di forte congestione per l'autostrada A10.

Commissione - la Commissione ha fatto già qualche rilievo su questi dati ma verranno approfonditi nell'incontro previsto.

7. Affronto un tema che nella presentazione è stato nebuloso: il problema delle abitazioni dei cittadini. E' necessario precisare se anche coloro che avranno dei disagi avranno risarcimenti e modalità dei risarcimenti. Esproprio o valore commerciale?

Autostrade: la quantificazione degli immobili è fatta sulla base del mercato. A questo si aggiunge l'indennizzo previsto dalla Legge Regionale di 40.000 euro per i disagi dei residenti.

8. L'architetto del Comune nel presentare il PUC ha mostrato 3 linee di attraversamento che vorrei capire come si conciliano con tracciati 4 e 5.

Comune - Lo schema presentato è sintetico. Si conciliano nel senso che l'auspicio nostro e intenzione del comune, poi questa sarà oggetto di una trattativa con autostrade, è che l'autostrada esistente possa essere utilizzata a prescindere dai regimi proprietari in maniera più regolamentata e meno impattante dal

punto di vista del traffico. Quindi non trovarci in presenza di due autostrade. Quei tratti che hanno funzioni di svincolo assolveranno alla funzione autostradale e saranno dimensionati in base alla funzione a cui saranno rivolti.

9. Bisogna far funzionare le ferrovie per poi affrontare progetti di sviluppo autostradale. Quale integrazione dei progetti ferroviari con la Gronda?

Comune - I progetti ferroviari sono i primi che sono stati approvati, finanziati e ad oggi sono gli unici pronti ad aprire i cantieri. La Gronda si colloca in un contesto di progettazione del nodo ferroviario e con questa va integrata.

10. Noi di Morego siamo interessati da ben 2 tracciati e quando siete stati chiamati a venirci a spiegare, la cosa è stata rifiutata. Che vantaggi avremo noi della Valpolcevera da questo intervento, specialmente a Morego? Non si sa nulla delle strade di cantiere, dei raccordi e di tutto ciò che sta dietro alla costruzione. Cosa si fa per chi sta, non direttamente sotto al ponte, ma comunque nelle vicinanze? Quanto potrà durare ancora il ponte Morandi?

Spea - I tracciati che sono stati presentati descrivono, dal mare fino al confine comunale, tutte le possibili soluzioni di varco sulla Val Polcevera proprio per togliere il dubbio che ci fossero percorsi non indagati. Per la domanda sul Morandi, è ovvio che il ponte, laddove rimanesse, verrà mantenuto come è sempre stato fatto in passato. La cantierizzazione è stata studiata nei suoi caratteri essenziali ma ci sono aspetti di dettaglio che dovranno essere approfonditi durante la fase di progettazione.

11. Il Dibattito è falsato per il fatto che non contempla la soluzione zero. I cittadini sono pertanto presi in giro. Mancano inoltre tutte le strade di cantiere che contribuiranno a distruggere la vita a molti.

Commissione - L'opzione zero non è stata ammessa al Dibattito perché la scelta politica della Giunta Comunale di Genova è di realizzare uno dei 5 tracciati. E' tuttavia evidente che il Dibattito debba includere tutte le obiezioni e le argomentazioni sull'opportunità della gronda, così da poter pervenire ad una valutazione più dettagliata anche sui motivi della Gronda.

12. Questa città è stata massacrata dalla costruzione dell'autostrada: qui hanno fatto passare l'autostrada sopra le case! Per prima cosa bisogna stabilire veramente se questa gronda è da fare: è un errore non considerare la opzione zero. Ma se si dimostra che deve essere fatta, c'è un'altra opzione: deve essere fatta tutta sotterranea, costa molto di più, ma questo non ci interessa perché questa città non deve più essere massacrata!

Commissione - Questo intervento solleva una questione molto pertinente: la possibilità di sollevare opzioni diverse da quelle 5 proposte. So che è già stata pensata in passato un attraversamento in subalveo.

Spea - E' semplicistico pensare che l'autostrada, che ha tra le principali funzioni assolvere anche al traffico sull'area urbana, possa essere risolta con una grande galleria che non dialoghi con il tessuto urbano. Il passaggio in subalveo è stato studiato per un anno. Sono emerse alcune principali criticità: bisognava dialogare con le altre autostrade, bisognava scendere e poi risalire, cosa non ideale dal punto di vista del traffico (specie se pesante); un altro problema era l'inquinamento derivante dalle iniezioni necessarie al di sotto dell'alveo e ancor più preoccupazione destava il fatto che l'attraversamento in subalveo avrebbe creato un diaframma nel substrato del torrente. Questa soluzione è stata valutata non solo da noi ma dal territorio: la Provincia, il Comune, il Porto.

13. In relazione ai flussi, se il traffico prevalente è quello cittadino, quale reale beneficio per il nodo cittadino? Quali ricadute sulla viabilità generale genovese, anche in relazione al tunnel e alla nuova viabilità a mare?

Spea - L'obiettivo non è solo lo spostamento di una porzione di traffico dalla A10 alla Gronda ma un riequilibrio al 50% tra le due tratte. Il traffico in ingresso e in uscita dalla città dovranno andare in gran parte sulla Gronda.

14. Vorrei richiedere l'inserimento sul sito dei progetti, seppur non definitivi e appena abbozzati, delle strade di cantiere, delle aree di prefabbricazione e delle strade interessate dal passaggio dei materiali di cantiere.

Spea - Provvederemo a mettere a disposizione questi dati per il sito.

15. Chiedo nuovamente l'indicazione dei numeri civici interessati da tutti i 5 tracciati.

Commissione - Abbiamo ricevuto una mail con questa richiesta. E' già stata inoltrata questa richiesta a società autostrade. Ha detto di sì con l'avvertenza che riguardano i tracciati come sono ora. Inoltre bisogna precisare che non è detto che nella progettazione successiva corrisponderanno necessariamente.

Spea - Abbiamo usato come parametro di riferimento una fascia di 25 metri dalla costruzione, una fascia di potenziale esproprio. Sappiamo che questo è caso particolare e delicato. Questa fascia verrà precisata e migliorata quando il progetto sarà elaborato.

Comune - Come uffici comunali abbiamo compiuto questa analisi e possiamo fornire questi dati. Li possiamo far pubblicare sul sito tra qualche giorno.

16. Gradirei sapere le serie storiche dei movimenti di traffico dal 96 al 2008: voi date 1996-2006, una serie in costante salita quando i traffici merci dal vostro sito sono in decrescita in tutto il 2007 e 2008 e i traffici merci su navi sono crollati dalla metà 2008. Non so cosa andremo a movimentare di merci... Inoltre la galleria a Mandola sono 6000 metri, presuppongo avrà sistema di ventilazione trasversale, fori ogni 100 metri e mi domando come sono state studiate le vie di esodo in caso di incidente o incendio.

Spea - Questo territorio e le sue istituzioni ci stanno stimolando da quasi 20 anni e anche su questo progetto stiamo lavorando da anni. Lo studio di traffico è del 2006 e non risente delle ultime flessioni, i dati sono i dati medi riferiti a questo decennio.

Autostrade - Queste gallerie sono state studiate con i nuovi riferimenti normativi avvenuti dopo l'incidente del Monte Bianco. Sono monodirezionali con vie di fughe ogni 300 m, la ventilazione sarà semitrasversale o trasversale, a seconda del progetto definitivo ma non longitudinale.

Di seguito sono riportate le domande proposte dai cittadini, ma non dibattute per motivi di tempo durante l'incontro, con le rispettive risposte.

L'impatto delle previste strade di cantiere

Spea - Lo studio delle strade di cantiere prende in considerazione solo gli elementi essenziali e salienti dei progetti, ossia quelli che hanno rilevanza non già ai fini della valutazione del progetto di una soluzione in quanto tale ma quanto ai fini del confronto di ciascuna con le altre quattro. Tali aspetti riguardano la predisposizione per:

- l'attacco delle frese e la loro possibilità di raggiungimento dei siti d'attacco degli scavi;
- il raggiungimento dei siti di varo dei grandi viadotti;
- la possibilità di collegamento con il sistema autostradale preesistente dei poli di escavazione delle gallerie poste sulla sponda sinistra Polcevera (Est);
- la gestione a mare del trasporto degli smarini alla foce Polcevera e a Voltri.

Va ricordato peraltro:

- che il progetto della cantierizzazione prevede soluzioni alternative al tradizionale trasporto dello smarino con autocarro, inserendo la possibilità di movimentare il fresato delle TBM tramite nastri o tubazioni;
- che la quota di materiale da depositare in Val Varenna sarà movimentata attraverso la galleria (di progetto) Borzoli, precedentemente scavata;
- che i percorsi principali della cantierizzazione utilizzeranno l'autostrada esistente come vettore preferenziale.

In ogni caso elementi aggiuntivi verranno pubblicati a breve sul sito del dibattimento pubblico.

Perché non è stata fatta un'analisi più generale del territorio genovese? E un'analisi del trend socio-economico in cui si consideri anche quale città dovrà diventare Genova?

Spea - Come indicato al Capitolo 3 della "Presentazione sintetica delle ipotesi di tracciato" anche in anni recenti (2003-2005) sono stati condotti diversi studi sia in termini di analisi di area vasta sia in termini di studi di fattibilità e prefattibilità di precedenti soluzioni della gronda. Tutti questi studi contemplavano anche l'analisi delle componenti ambientali.

Ai fini della valutazione delle cinque alternative di attraversamento della Val Polcevera è stata eseguita una specifica ricognizione delle tematiche ambientali con un carattere di rilevanza ai fini del confronto tra le soluzioni (gli ambiti tematici esaminati sono: Antropizzazione, Patrimonio Naturalistico, Acque, Suolo e Paesaggio e patrimonio culturale). Una volta operata la ricostruzione dell'ambito di studio secondo i cinque ambiti tematici di analisi sono stati identificati i parametri rappresentativi sulla base della specificità, rilevanza e variabilità all'interno dell'ambito di studio di ciascuno di essi.

Per quanto attiene agli studi circa il trend socio-economico sono stati esaminati gli aspetti che maggiormente influiscono sui flussi di traffico (andamento del PIL, attività portuale, ecc).

Sono stati tenuti in considerazione gli impatti idrogeologici?

Spea - Gli impatti idrogeologici sono stati presi in considerazione al livello di approfondimento del progetto; è stata investigata una fascia a cavallo del tracciato di circa 2 km con indagini bibliografiche e censimento in sito, che ha messo in evidenza la presenza di 310 punti d'acqua, fra sorgenti (276) e pozzi (34).

La ricostruzione di un modello concettuale di circolazione idrica sotterranea ha identificato una circolazione prevalente lungo i sistemi di faglie principali.

Per quanto attiene l'unità carsica delle dolomie sono state rinvenute solamente 13 sorgenti con portata complessiva nell'ordine dei 30 l/min e numerose tracce di sorgenti ormai non più attive.

Nell'ambito degli elaborati di progetto (Feb 2008) sono stati identificati lineamenti tettonici principali in corrispondenza dei quali sono prevedibili consistenti afflussi idrici in galleria.

Le portate complessive delle sorgenti identificate sul terreno sono generalmente abbastanza contenute; il metodo di scavo adottato (scavo meccanizzato con scudo e posa immediata del rivestimento definitivo) costituisce la migliore tecnologia disponibile al fine di contenere, per quanto possibile, l'entità degli impatti impliciti in tali problematiche.

Eventuali portate idriche intercettate e drenate potranno in ogni caso essere recuperate a regime e messe a disposizione del territorio.

E' stata fatta un'analisi costi-benefici prima di procedere nella scelta del progetto gronda?

Autostrade - Autostrade per l'Italia, assieme al Tavolo Tecnico costituito dagli Enti territoriali competenti, ha individuato nell'analisi multicriteria (AMC) lo strumento adeguato per il confronto delle soluzioni. L'analisi ACB verrà operata in sede di SIA nel corso della procedura di valutazione dell'impatto ambientale dell'opera prescelta, così come previsto dalla Legge Obiettivo.

Gli impatti sull'ambiente naturale dei SIC e degli ZPS

Autostrade - I numerosi studi condotti sul territorio genovese hanno riguardato anche gli aspetti naturalistici e in particolare la presenza di aree protette. Lungo il tracciato della Gronda si incontrano (da ovest verso est):

- il Parco regionale del Beigua (che in parte si sovrappone anche ad aree SIC e ZPS): parte della nuova interconnessione di Voltri (comune a tutti i tracciati) risulta limitrofa al margine sud-est del Parco; la galleria Borgonuovo attraversa l'estrema porzione meridionale del Parco e della ZPS; l'interconnessione di Vesima è confinante con il limite meridionale del SIC e della ZPS;
- il SIC "Praglia - Pracaban - Monte Leco - Punta Martin": il tratto di attraversamento all'aperto della Val Varena è limitrofo al limite sud est del SIC per tutte le soluzioni;
- il SIC "Monte Gazzo": in corrispondenza del SIC il tracciato delle soluzioni 4 e 5 è in galleria e spostato più a nord di circa 500 m. i tracciati delle soluzioni 1, 2 e 3 sono ulteriormente più a nord e, di fatto, non interferiscono con il SIC.

Pur non essendo presenti interferenze dirette significative tra il tracciato e le aree tutelate il futuro studio di impatto ambientale conterrà gli elementi di cui all'allegato G del DLgs 357/97 ai fini dell'espletamento anche della procedura di Valutazione di incidenza, come previsto dalle specifiche norme europee.

Leicità del passaggio del progetto da ANAS A Soc Autostrade senza Gara Europea

Autostrade - Le autostrade A26, A10 ed A7 sono in concessione ad Autostrade per l'Italia fino al 2038; nell'ambito del contratto di concessione, così come rinnovato dall'Anas con il IV° Atto Aggiuntivo nel 2002 e ratificato di recente con la Convenzione Unica voluta dal Governo Prodi nel 2008, Autostrade ha l'obbligo di provvedere - in termini di realizzazione e gestione - al potenziamento fuori sede ed alla

riqualificazione dell'autostrada esistente per quello che viene definito il "Nodo stradale ed autostradale di Genova".

Vorrei sapere se è stato studiato l'impatto con le linee ferroviarie già esistenti e in progetto con la Gronda

Autostrade - Il progetto preliminare della Gronda è stato studiato in coerenza con gli interventi ferroviari progettati e previsti nell'area, così come si sono evidenziati negli incontri svolti con Rete Ferroviaria Italiana (RFI, gestore della rete) e Italferr (progettista delle opere).

Le merci vanno da sud a nord e viceversa come mai la gronda non è l'autostrada A7?

L'autostrada A7 non riceverà il traffico e quindi tutto si riverserà sulla A26 congestionandosi.

E la galleria Monte Galletto?

Autostrade - Il progetto della Gronda prevede anche il potenziamento della A7 nel tratto Genova Ovest - Interconnessione A10 ed A12, e, in talune soluzioni anche fino a Bolzaneto.

La galleria Monte Galletto è dotata di un suo piano di interventi di stabilizzazione che verranno eseguiti a prescindere dalla realizzazione della Gronda.

Le diverse soluzioni della Gronda non presentano ulteriori interventi sulla galleria, ad eccezione della soluzione 3, o intermedia, che ne prevede una sostanziale modifica ai fini di un parziale riutilizzo (imbocco sud) con lavori di adeguamento da eseguirsi in assenza di traffico, secondo una fasistica realizzativa già studiata.

A Genova le FS Cargo chiude e nessuno dice niente le merci su rotaia vanno sul 12% e su gomma l'88% e nessuno dice niente l'amministrazione tenta di mettere tutte le merci su gomma cioè il 100%

Autostrade - Il quesito va posto agli Enti di governo del territorio che hanno il compito delle valutazioni di carattere strategico delle opere infrastrutturali.

In caso di scelta per la gronda alta l'attuale tratto di autostrada che attraversa la città sarà preservato ad uso della cittadinanza (modello Tangenziale)

Nel caso sarebbe elemento di non trascurabile peso nella scelta!

(ma di questo nessuno parla)

Autostrade - La Gronda costituisce il potenziamento dell'A10 esistente e le due infrastrutture sono pensate per lavorare in modo abbinato: il tratto di A10 verrà mantenuto a servizio della quota di traffico interna all'area urbana e di quota parte di quella di scambio fra questa e l'esterno. Sull'A10 dovrebbe residuare circa la metà del traffico complessivo totale atteso in futuro sul corridoio di Ponente (ossia sull'insieme della Gronda + l'A10).

Mentre appare evidente il beneficio apportato dal progetto all'alleggerimento del carico di traffico est-ovest (autostrada A10) seppur in misura a mio avviso non risolutiva, meno chiaro appare il ruolo della nuova infrastruttura rispetto al potenziamento in direzione nord-sud, necessario non solo per l'alleggerimento del traffico cittadino ma anche (e soprattutto) per il definitivo lancio del Porto di Genova.

Quali sono le risposte su questo punto?

E inoltre: sono in corso di progettazione e realizzazione varie opere che già sono presenti per sgravare la A10 dal traffico cittadino. Perché la gronda??

Autostrade - Il progetto della Gronda prevede anche il potenziamento della A7 nel tratto Genova Ovest - Interconnessione A10 ed A12, e, in talune soluzioni anche fino a Bolzaneto.

Completano in tal senso l'intervento sull'A7 il potenziamento del collegamento fra il casello di Genova Ovest ed il Porto di Genova (terminal traghetti e sopraelevata portuale), nonché la sua interconnessione con la città (via di Francia e lungomare Canepa), ossia di quello che viene chiamato riqualificazione del "nodo di San Benigno". Il quadro programmatico infrastrutturale considerato nel modello di traffico elaborato a supporto del progetto considera anche gli altri interventi di natura urbana programmati, quali:

- la viabilità sul lungo argine Polcevera;
- la strada a mare nell'ex-area Italsider;

il lungomare Canepa;

il tunnel sub-portuale di Genova e la contestuale parziale dismissione di un tratto della sopraelevata nella parte prospiciente il Porto Antico,
tutti interventi a supporto e razionalizzazione del sistema di adduzione/distribuzione del traffico autostradale verso/dalla rete stradale urbana ma che non possono prescindere dal potenziamento della rete autostradale.

Di fronte al progetto di una infrastruttura talmente impattante, costosa e probabilmente inutile il buon senso inviterebbe a provare a sistemare le opere che potrebbero risolvere, problemi di traffico (ferrovia nodo di san benigno strada a mare), vedere se il problema si risolve e in caso negativo passare a soluzioni drastiche.

Perché andare contro il buon senso??

Autostrade - I trend di crescita del traffico stimati, anche negli scenari più cautelativi, dimostrano - come del resto l'esperienza quotidiana già oggi chiaramente mette sotto gli occhi di chiunque - che la sostenibilità della congestione attuale non può essere tollerata oltremodo senza temere ricadute involutive sul sistema insediativo, produttivo, commerciale e turistico del territorio interessato. La considerevole lunghezza dei tempi di realizzazione di infrastrutture quali quelle in discussione, stradali o ferroviarie che siano, a maggior ragione impongono di affrettare quanto più possibile le decisioni circa l'attuazione dei programmi strategici ipotizzati dagli Enti di governo del territorio.

Stiamo parlando di opere che - nella migliore delle ipotesi - sarà ultimata nel 2020 entro quella data (protocollo di Kyoto) i paesi industrializzati dovranno ridurre le emissioni di CO2 del 20%. Perché investire tali ingenti risorse in un'opera che incentiva comunque l'utilizzo del mezzo su gomma (Produttore di CO2) e non invece in opere tese a riqualificare migliorare ed ampliare il traffico su rotaia?? Non dimentichiamo che il "PEAK OIL" è stato raggiunto nel corso del 2007, il trasporto su gomma potrebbe in ogni caso ridursi sensibilmente nei prossimi anni: rischieremo allora di trovarci con un'opera gigantesca, dai costi economici, sociali e ambientali altissimi, pressoché inutile.

Autostrade - La congestione del traffico è già oggi tale da rendere necessaria la gronda e gli interventi ad essa connessi e per il futuro sono previsti incrementi di traffico: anche ipotizzando scenari di crescita cautelativi, ne deriva che la situazione attuale potrà solo peggiorare.

Gli interventi di potenziamento ferroviario sono già progettati, approvati e, in parte, finanziati.

Al momento non appaiono prevedibili anche a medio-lungo termine scenari evolutivi che possano prescindere dai mezzi di trasporto attuali, che, invece, potranno evolvere verso tecnologie più "pulite" (auto ibride, auto elettriche, impiego di biocombustibili, ecc...) atteso che la tipologia di spostamenti (individuali e di corto raggio) che caratterizza la domanda attuale difficilmente si modificherà in futuro.