

## **Confronto sui tracciati alternativi.**

**Incontro 17 aprile 2009 con Autostrade per l'Italia e Spea.**

### **Dibattito pubblico**

## **Progetto Bonifai Sinagra ed altri:**

### **Controdeduzioni**

In merito all'incontro discussione sulle alternative progettuali, alla luce delle deduzioni presentate da SPEA e Autostrade per l'Italia, corre l'obbligo di rappresentare con la presente le controdeduzioni essenziali, riguardanti il progetto Bonifai Sinagra ed altri.

1. Il progetto rappresentato non intende costituire la semplice rappresentazione cartografica di un'alternativa di tracciato, più o meno invasiva del territorio e dei tessuti urbanistici, relativa ad un'asta della rete, (la A 10 del tratto terminale), ma un progetto di ristrutturazione del nodo autostradale in cui si coniugano diversi elementi importanti sotto il profilo trasportistico e correlati all'esigenza di fornire risposte alla mobilità di transito, alla mobilità metropolitana, alla mobilità portuale, che deve essere proiettato su di uno scenario temporale di almeno 60 anni ( tempi di progetto, di autorizzazione, di realizzazione, di concessione, di ammortamento economico).
2. Il progetto tratta questioni fondamentali quali: il superamento della concessione Autostrade sulle tratte A 10 Voltri Ge Ovest e A 7 Bolzaneto Ge Ovest. Nell'assetto trasportistico previsto si è perfettamente consci del fatto che ciò comporta la revisione degli atti di concessione vigenti alla data ( diciamo a 15anni dalla data zero della condivisione del tracciato da parte dei soggetti istituzionali competenti) come dei valori economici del gettito dei pedaggi. A questo riguardo si ritiene che il sistema di pedaggiamento e la logica tariffaria dovrà subire mutamenti nei prossimi 15 anni anche in ragione delle direttive dell'UE in materia di erogazione dei servizi ( pedaggi multiorari, di congestione, pedaggi di disservizio, pedaggi di usura, etc) . Pertanto la percorribilità o meno del declassamento di alcune limitate tratte non potrà che dipendere da nuovi accordi fra le parti che sono Stato/ANAS e il gestore della rete che si presenta come promotore di adeguati interventi di ristrutturazione del Nodo, non solo di una sua asta. Nell'ambito dei poteri pubblici competenti, si dovrà inoltre considerare la volontà di Regione Liguria e Comune di Genova.
3. Riguardo l'attrattività del nuovo tracciato è stato dimostrato dall'analisi delle distanze virtuali, tenuto conto delle velocità di progetto della nuova Gronda, la competitività del nuovo tracciato, tenuto conto della elevata velocità di scorrimento sopra 100 km/h, rispetto al tracciato storico di A7 e A10. Non sta a noi suggerire come fare a rendere ancora più competitivo il tracciato esterno, introducendo oltre ai limiti specifici e puntuali di velocità (alcune tratte a 40 km/h) limiti controllati con TUTOR sulla rete storica. Quindi l'attribuzione del traffico alla rete non potrà non tenere conto che l'obiettivo di una nuova rete di valore nazionale è di avere livelli di servizio non da congestione e velocità commerciali e prestazioni adeguate a standard europei per i corridoi classificati anche nell'attraversamento delle aree urbane.
4. Riteniamo che non si possa più pensare un progetto autostradale avulso dal contesto in cui si colloca, trattandosi di un'area metropolitana. Cambia la geometria dei baricentri portuali, cambia la logistica fra banchine e retro porto, si stanno realizzando viabilità di scorrimento-tangenziale portuale di l.mare Canepa- occorre ristrutturare il nodo di S. Benigno, si progetta un nuovo tunnel sub portuale che si attesterebbe sempre alla porta di Ge Ovest, come se questa porta avesse capacità infinite ed il contesto cittadino fosse deserto. Come non affrontare con l'occasione i termini di un più convincente riequilibrio delle porte di

traffico fra città, porto e rete? Spiace che questo tema non sia stato capito, non sia stato affrontato, non sia stata replicato come se fosse inesistente.

5. La A 26 è a tre corsie. La A10 a ponente di Voltri è a tre corsie fino a Varazze. Fra costa ed entroterra padano corrono, gestite da Autostrade 5 corsie (tre A26 più due A7) per direzione. Per quale motivo il tratto metropolitano non dovrebbe disporre di standard di prestazioni analoghi non è dato capire. Si porrà anche, a lungo periodo, il problema del ricondizionamento della A7 nel tratto appenninico con il conseguente aumento di capacità di traffico oggi fortemente condizionato dalla tortuosità del tracciato. Di questo si tiene conto? Visto che la gronda si deve innestare organicamente nella A7 con in più il traffico metropolitano? Non può essere addotto a motivo delle due corsie il problema degli standard dimensionali della fresa. Ci si chiede come e perché è stata realizzata la A26. Certamente con gallerie lunghe la corsia di emergenza in galleria è indispensabile. Ma si può considerare altri standard prestazionali con corsia discontinua se le gallerie sono più brevi. Si tenga conto anche della durata dell'opera ( 100 anni?) e delle rigidità d'uso delle piattaforme autostradali a due corsie nonché degli standard di sicurezza.
6. Il Morandi salvato dalla demolizione e risuscitato a lunga vita alleggerendo il traffico pesante, e magari eliminando i pesantissimi new jersey, salvando l'operatività di Ansaldo e quartieri sottostanti, non è stato oggetto di alcuna considerazione di fattibilità .
7. Peraltro il viadotto ipotizzato a canne sovrapposte per limitare il consumo di spazio nell'attraversamento della Valpolcevera viene giudicato infattibile, senza alcuna verifica e contro esempi sparsi nelle reti autostradali nel mondo realizzati proprio per ridurre impatti negli attraversamenti urbani. Resta il fatto che quella soluzione porrebbe al territorio attraversato l'ingombro di soli 15 metri, mentre la tradizionale soluzione a due carreggiate complanari produce un impatto pari a più del doppio considerato lo spazio fra due carreggiate.
8. Il bilancio energetico con l'innesto della Gronda al Gorsexio diventa vizioso, certamente vista la quota di impostazione del progetto, per la componente di traffico pesante del corridoio A10 da Ventimiglia; non per la componente da A26, molto meno per quella da A7 e da A 12. I vantaggi stanno anche nel territorio e nei minori scavi necessari. Calcoli sui costi e sui benefici molto complessi, i cui si collocano anche i risparmi di realizzazione delle opere ed altri minori impatti su cui dovrebbe disquisire lo studio di impatto ambientale da presentare per la VIA.
9. Il progetto ha previsto una sua realizzabilità per lotti e fasi funzionali. La documentazione inviata consente di percepire la logica di realizzazione delle priorità di diverse tratte. L'esperienza ha suggerito di affrontare questo tema, che nessuna proposta nemmeno quella di Autostrade ha affrontato, in ragione di correlazione degli interventi sul nodo con quelli di viabilità di scorrimento portuale ( Lungomare Canepa/ tangenziale portuale), frazionamento dei finanziamenti, difficoltà di lavoro, riduzione di impatti di esecuzione, compatibilità del traffico operativo con la vita della città per lunghi periodi, rilascio di opere funzionali adeguate a fornire capacità di traffico per le tratte più congestionate, etc. Nell'ambito del Dibattito poteva essere di grande utilità affrontare anche questo tema ritenuto di grande importanza che è stato sostanzialmente trascurato.