

Spett.
Ministero Ambiente TTM
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00187 Roma

Opera: Nodo stradale ed autostradale di Genova

Progetto: Nodo stradale ed autostradale di Genova - Adeguamento sistema A7-A10-A12

Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.

Tipologia di opera: Opere stradali

Oggetto: osservazioni

PREMESSA

La domanda di mobilità di persone e merci dell'area metropolitana genovese presenta due componenti principali, i cui andamenti a medio e lungo termine saranno prevedibilmente molto differenti: sostanzialmente statica o in diminuzione la componente urbana, potenzialmente in forte aumento quella portuale, già dal 2015 con il completamento dei lavori in corso (in attuazione del Piano Regolatore Portuale vigente) e successivamente in relazione ai progetti di ampliamento che saranno certamente previsti dal nuovo PRP, attualmente in gestazione.

Quindi la funzionalità del nodo stradale e autostradale di Genova rispetto ai traffici di origine e destinazione portuale è il criterio decisivo in base al quale valutare l'utilità del progetto e quindi la sua compatibilità anche sotto il profilo ambientale.

Il Nodo stradale e autostradale di Genova non può essere limitato alla gronda di ponente, ma deve invece mettere a sistema, in un progetto trasportistico unitario che compete all'Amministrazione definire, il complesso delle opere ed il relativo modello di esercizio necessari al miglioramento dei livelli di mobilità delle persone e delle merci nell'area metropolitana genovese.

Il progetto della gronda di ponente attualmente in discussione ha fortemente penalizzato le relazioni tra Porto e Autostrada, cancellando il collegamento con il casello di Cornigliano-Aeroporto e la connessione diretta con la A7, previsti nella progettazione Autostrade del 2003, mentre nel contempo il Protocollo di intesa del 2009 ridimensionava le prestazioni del nuovo nodo viario di San Benigno, con un complessivo peggioramento, quindi, delle dotazioni infrastrutturali poste al servizio di uno sviluppo sostenibile dei traffici portuali.

Solo attraverso una soluzione che consegua l'effettiva separazione dei flussi di traffico – ciò che non potrebbe essere perseguito attraverso la prevista e poco plausibile inibizione del traffico pesante fra Cornigliano e Voltri – è possibile recuperare i necessari margini di funzionalità al tratto urbano della A10 da destinare al traffico automobilistico locale, in prosecuzione delle nuove corsie di lungomare Canepa – strada a mare secondo il modello "Aurelia bis" ormai consolidato altrove.

I requisiti che dovrebbero essere conseguentemente posti a base del progetto trasportistico unitario possono essere così sintetizzati:

- i nuovi tratti autostradali siano realizzabili per lotti funzionali e conseguentemente
- consentano di dare priorità di attuazione al nodo di San Benigno e alla A7, in funzione del traffico portuale con O/D Terminal Sanità-Bettolo a area centrale bacino SPD

- siano collegati a Cornigliano-Aeroporto, in funzione prevalente del traffico portuale con O/D Terminal Ronco-Canepa-Libia e aree di ponente bacino SPD, assicurando entrambe le connessioni con A7 e A26
- siano dotati di svincolo completo a Bolzaneto
- non impongano di seguire itinerari che allungano i percorsi e non comportino divieti di transito di certa onerosità e di dubbia efficacia
- lascino la A10 al traffico urbano senza pedaggio nel tratto Cornigliano-Voltri in prosecuzione delle nuove corsie di lungomare Canepa – strada a mare (Aurelia bis)
- non lascino nel vago il futuro del viadotto Morandi.

Si possono inoltre considerare preferenziali le soluzioni che:

- non abbiano gallerie lunghe più di 5 km
- passino il Polcevera in alveo o subalveo, non in viadotto

Sulla base di questi requisiti (da implementare eventualmente sotto forma di specifiche di progetto) saranno messe a punto una o più opzioni progettuali alternative alla soluzione attualmente in esame, che l'analisi costi-benefici valuterà secondo una metodologia comparativa, neutrale e trasparente.

A questi fini risulta indispensabile promuovere un "Accordo procedurale sul nodo stradale e autostradale di Genova" fra Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità portuale di Genova, ANAS e ASPI, attraverso il quale vengano definite le modalità di redazione e di recepimento delle modifiche progettuali che saranno condivise dagli Enti in quanto necessarie a costruire il progetto trasportistico unitario dell'area metropolitana genovese.

ANTEFATTO

- Nel dicembre 2002 il IV Atto Aggiuntivo alla Concessione tra ANAS e Autostrade per l'Italia s.p.a. (poi Autostrade o ASPI) ha stabilito, fra l'altro, che quest'ultima dovesse progettare e realizzare il Passante di Genova per un importo di 1800 mln Euro.

Successivi accordi fra gli Enti (in particolare i Protocolli di Intesa del 2006 e del 2009 tra Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità portuale di Genova, ANAS spa, Autostrade per l'Italia spa e Ministero delle Infrastrutture) hanno indicato le opere necessarie per la realizzazione del Nodo stradale e autostradale di Genova che, secondo l'ultima intesa, sono:

- Gronda di Ponente, ovvero il potenziamento fuori sede della A10 attraverso una nuova tratta autostradale a due corsie più emergenza da Vesima (A10) a Bolzaneto (A7);
- Potenziamento dell'A7 da Bolzaneto a Genova Ovest;
- Potenziamento dell'interconnessione A7/A12 da Bolzaneto (A7) a Genova Est (A12) e da Genova Ovest (A7) a Genova Est (A12);
- Potenziamento del Nodo di S. Benigno (Genova Ovest);
- Tunnel Rapallo-S. Margherita Ligure/Nuova viabilità di accesso al casello di Rapallo;
- Nuova viabilità di accesso alle aree portuali del Bacino di Voltri;
- Riorganizzazione della viabilità di collegamento intercomunale della vallata dell'Entella e delle sue interconnessioni con il sistema autostradale (Stazione di Lavagna);

- Intervento di complanarizzazione della A10 in località Prà-Palmaro.

Appare quindi riduttiva qualsiasi discussione che si limiti alla sola Gronda di Ponente che peraltro, da sola, richiederebbe un impiego di risorse tra il doppio e il triplo rispetto a quanto inizialmente previsto per l'intero Nodo.

- A partire dal c.d. Dibattito Pubblico, ci si è invece limitati a considerare la Gronda di Ponente e, anche per quanto riguarda quest'ultima, ci si è soffermati sugli aspetti riguardanti gli espropri ed i temi ambientali, mentre non si è affatto valutata la valenza trasportistica dell'opera, chiedendosi se l'infrastruttura possa o meno centrare gli obiettivi che si vorrebbero conseguire.
- E' allora il caso di ricordare che il nuovo Nodo stradale e autostradale di Genova dovrebbe servire a migliorare la mobilità delle persone e delle merci all'interno del sistema stradale e autostradale che interessa la Città ed il Porto di Genova.

L'EVOLUZIONE DEL CONTESTO

Il primo progetto della c.d. Bretella Voltri-Rivarolo, antesignana della Gronda, nasce nel 1984 in previsione della realizzazione del Porto container di Voltri, di qualche anno successiva.

Il Piano Regolatore Portuale vigente, all'inizio degli anni 2000, ha però stabilito che la configurazione del Porto di Voltri sarebbe stata completata con la costruzione del c.d. VI modulo, mentre si sarebbe sviluppato il Porto di Sampierdarena, con il tombamento di Calata Bettolo, di Calata Concenter e degli spazi tra i moli Ronco, Canepa e Libia, così raddoppiando la potenziale movimentazione dei container rispetto alla situazione attuale.

Ciò posto, risultava già da allora evidente l'insufficienza del collegamento tra Porto e Autostrada e i gravi contraccolpi che ciò avrebbe determinato sulla già caotica viabilità cittadina.

Di qui la progettazione, commissionata dalla Autorità portuale genovese, di un nuovo Nodo di S. Benigno che, intervenendo sul casello di Genova Ovest e su di un nuovo collegamento tra questo e piazzale S. Benigno, avrebbe consentito la suddivisione tra i traffici di origine e destinazione urbana, autostradale e portuale, compresi i traghetti e le navi da crociera, in modo da migliorare la viabilità.

L'opera non venne poi realizzata ma, grazie alla liberazione delle aree di Cornigliano ex ILVA, si diede inizio ad una nuova strada a mare, prolungamento verso ponente di Lungomare Canepa, che sarebbe stato anch'esso potenziato.

Allo stesso tempo, l'Autorità portuale progettava di implementare l'utilizzo della esistente sopraelevata portuale e di realizzare un nuovo varco portuale in sponda destra del Polcevera.

Sarebbe stato così possibile evitare di concentrare tutto il traffico di origine portuale su varco Etiopia, e successivamente sul Nodo di S. Benigno, che secondo il ricordato Protocollo di Intesa 2009 veniva quindi ridimensionato.

I mezzi in uscita dal nuovo varco di ponente, infatti, non sarebbero stati costretti a ritornare indietro per impegnare S. Benigno e Genova ovest ed immettersi nel sistema autostradale, dal momento che la strada a mare veniva adeguatamente collegata con il casello di Cornigliano-Aeroporto.

Autostrade nel 2003 prevedeva altresì un collegamento tra Cornigliano-Aeroporto la Gronda, poi soppresso nel progetto attuale con lo spostamento verso nord del tracciato, e difficilmente ripristinabile.

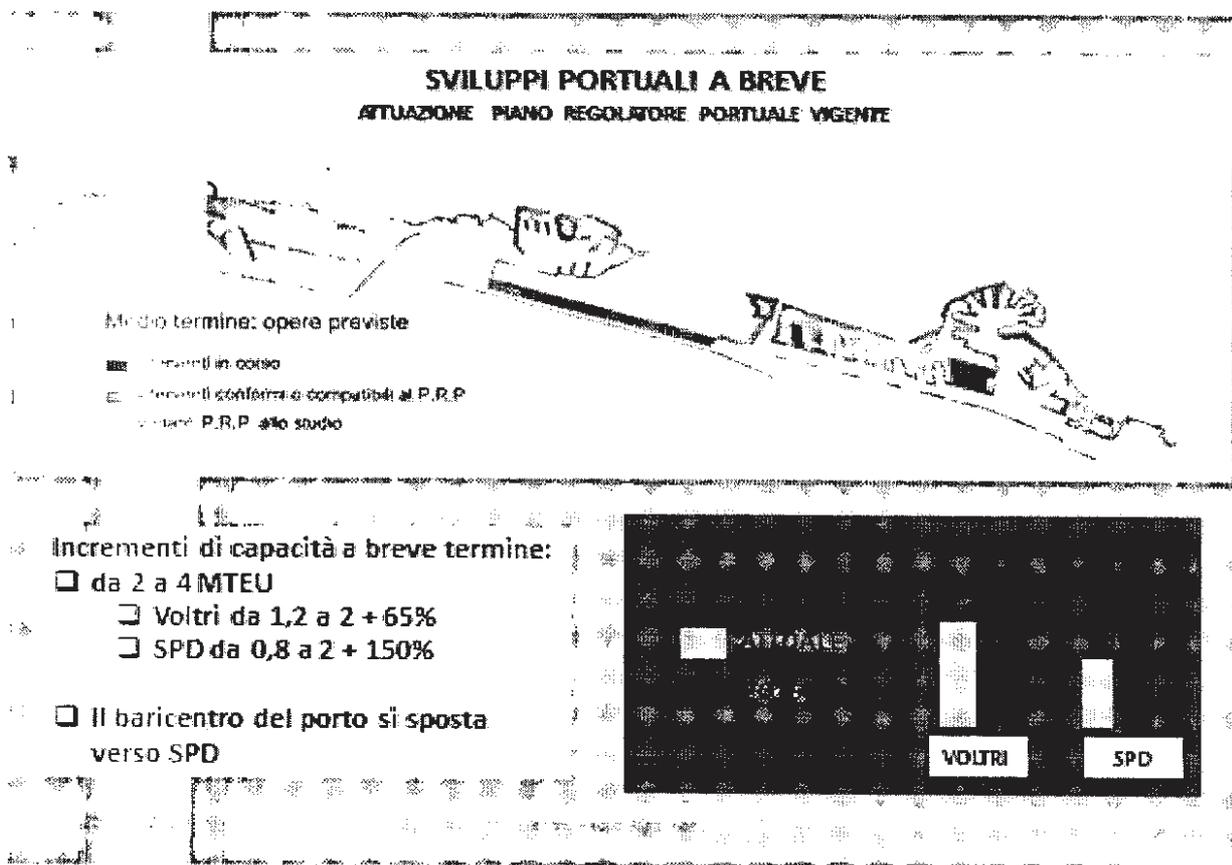
I NUOVI SCENARI PORTUALI

L'evoluzione del sistema portuale genovese è riconducibile alla pianificazione, ovvero:

- integrale attuazione del PRP vigente (entro il 2015)

- approvazione del nuovo PRP (in corso di redazione).

L'attuazione del PRP vigente prefigura a breve termine (entro il 2015) il sostanziale raddoppio della capacità di movimentazione del porto, dagli attuali 2 a circa 4 MTEU. Questo incremento si concentra per la maggior parte a Sampierdarena e in misura minore a Voltri, fino a portare a un'equa ripartizione della capacità operativa tra i due scali.



Per quanto riguarda il nuovo PRP in gestazione, è presto per anticiparne gli orientamenti definitivi. Al momento, sono stati delineati otto scenari di sviluppo, dai quali è possibile comunque desumere che le maggiori potenzialità di incremento della capacità operativa sono localizzate nella zona di Sampierdarena - Cornigliano.

Sulla base di queste indicazioni si può in ogni caso prevedere la crescente importanza strategica, nel breve come nel lungo termine, degli svincoli e caselli di Cornigliano - Aeroporto e di San Benigno - Genova Ovest per i traffici portuali.

LE CRITICITA' DELLA GRONDA DI PONENTE

Il Nodo infrastrutturale di Genova è un problema urbanistico e come tale va trattato, se si vuole che diventi un'opportunità e non un'occasione sprecata.

La Gronda di Ponente, pensata per aggirare Genova, piuttosto che per interagire con il suo sistema urbano/portuale, è priva di connessioni con la Città per l'intera tratta Voltri-Bolzaneto.

Inoltre, la realizzazione di un'opera a lotto unico, utilizzabile solo al termine del suo definitivo completamento, ipotizzato in non meno di 10 anni, lascia irrisolti per lo stesso periodo di tempo i problemi sopra descritti, che sono tendenzialmente in via di peggioramento.

Consapevole della scarsa capacità di attrazione della Gronda rispetto al traffico di origine portuale e urbano, secondo la stessa documentazione progettuale, Autostrade ha sollecitato e ottenuto la prescrizione dell'inibizione al traffico pesante della A10 tra Voltri e Cornigliano.

In questo modo, però, i flussi di veicoli merci che transitano dal casello di Cornigliano, previsti in aumento a seguito del nuovo assetto portuale, diretti verso ponente, saranno prima costretti a deviare verso levante, percorrere il ponte Morandi, per risalire la A7 fino a Bolzaneto, impegnando uno svincolo niente affatto risolto come osservato dalla Regione, per poi ridiscendere su Voltri.

Il traffico pesante proveniente da ponente e diretto al Porto di Sampierdarena dovrebbe invece percorrere la Gronda, lo svincolo di Bolzaneto e l'A7, per poi ritrovarsi nell'imbuto costituito dal casello di Genova Ovest e dalla viabilità immediatamente a mare, non modificati rispetto alla configurazione attuale, o tornare indietro verso ponente, attraversando il Ponte Morandi, per raggiungere il nuovo casello di Cornigliano-Aeroporto, che perderebbe così la ragione stessa della sua riconfigurazione.

E' assai più probabile che questi veicoli andrebbero ad impegnare la viabilità ordinaria tra Voltri e Cornigliano, con ogni immaginabile conseguenza sulla città.

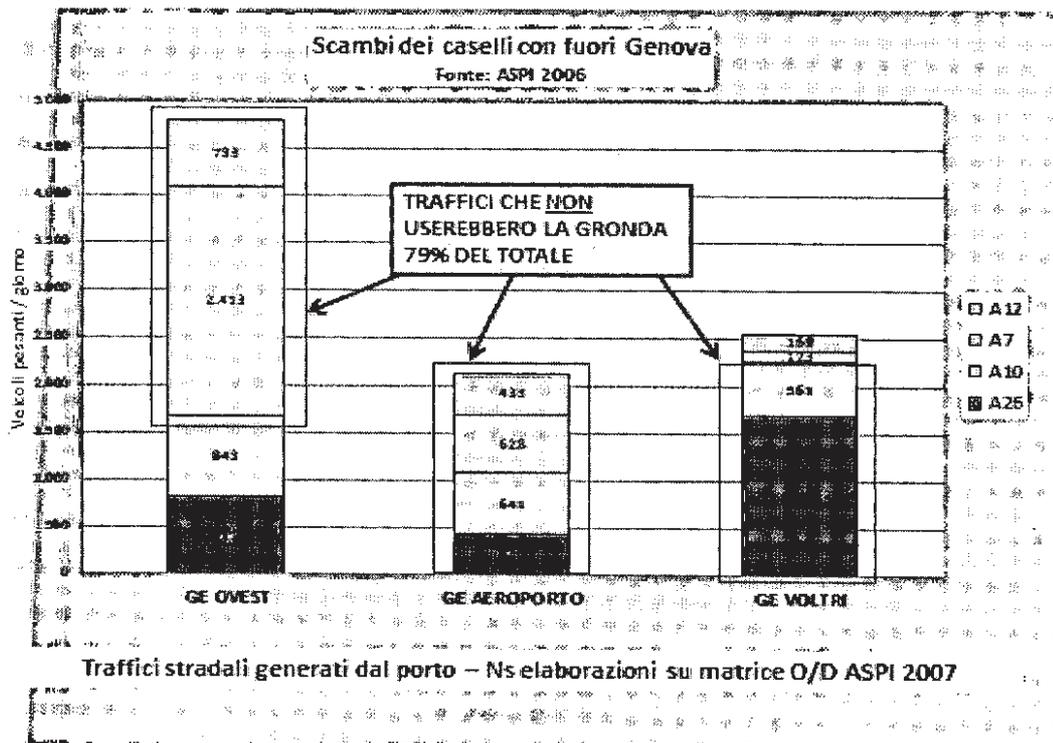
LE PRIORITÀ PER LA CITTÀ E IL PORTO

Per queste ragioni è prioritario sciogliere il Nodo di Genova Ovest che, con il prevedibile sviluppo dei traffici portuali indotto dalle opere in corso ed in fase di ultimazione, renderà ancora più impraticabile la relazione tra il Centro cittadino, il Porto ed il sistema autostradale.

Queste le principali linee di azione:

- L'analisi dei flussi dei mezzi pesanti da o per fuori Genova attraverso i caselli di Voltri, Cornigliano e Genova Ovest che potrebbero/dovrebbero utilizzare la Gronda nella tratta Voltri-Bolzaneto invece del sistema A10/A7, parte dai seguenti dati (tra parentesi i veicoli/giorno bidirezionali calcolati sulla matrice ASPI 2007):
 - casello di Voltri: scambi con A7 (123) e A12 (169);
 - casello di Cornigliano: nessuna relazione (0);
 - casello di Genova Ovest: scambi con A10 (821) e A26 (843).

Si tratta complessivamente di 1956 transiti giornalieri su un totale di 9492, pari al **20,6%**.



Il tratto terminale della A7 è invece interessato dagli scambi dei caselli di Cornigliano e Genova Ovest con la A7 (oltre Bolzaneto) e con la A12 (oltre Nervi).

Si tratta complessivamente di **4209 transiti**, pari al **44%** del totale, e quindi più del doppio di quelli di cui sopra!

Di più, un semplice rapporto tra i veicoli giornalieri in transito e la lunghezza dei tratti, dimostra che tra Voltri e Bolzaneto si ha un carico di traffico di origine portuale di 120 veicoli/Km, contro i 600 veicoli/Km della A7. Pertanto, l'asta verticale della A7 risulta essere cinque volte più utile, per il Porto, rispetto all'arco orizzontale della Gronda, il che sarà ancora più vero con il completamento delle opere previste dal vigente PRP per il Porto di Sampierdarena, con le prevedibili ricadute sul traffico urbano.

A ciò consegue che la funzionalità della Gronda rispetto al traffico portuale è esigua, mentre, al contrario, è assai rilevante il ruolo della A7. E' quindi prioritario risolvere il complesso delle opere riguardanti il Nodo di S. Benigno e l'A7, il nuovo casello di Genova Cornigliano-Aeroporto (con il completamento di Lungomare Canepa, della strada a mare sino a Cornigliano, la rifunzionalizzazione della sopraelevata portuale ed il nuovo varco di ponente) studiando il suo collegamento verso nord ed il casello di Bolzaneto come già ipotizzato nel 2003 da Soc. Autostrade (ipotesi di attraversamento subalveo Polcevera).

A questo proposito l'Amministrazione e l'Autorità portuale dovranno decidere se confermare l'attuale progetto del Nodo di S. Benigno depotenziato, il che renderebbe di estremo interesse un nuovo collegamento in sponda destra Polcevera tra Cornigliano-Aeroporto e Bolzaneto, abbandonando l'idea di una nuova A7 sempre in sponda sinistra, o viceversa considerarlo un primo lotto del progetto commissionato nel 2001 da Autorità portuale, confermando quindi gli interventi sulla A7 storica previsti dall'Intesa del 2009.

- Il Ponente cittadino è privo di una viabilità urbana di scorrimento, di livello intermedio tra le autostrade e strade di quartiere, a differenza di tutte le altre zone della Città (C.so Europa, Sopraelevata, strade lungo Bisagno e Polcevera, strada a mare e Lungomare Canepa in fase di realizzazione sino a Cornigliano).

Di fatto, a questa deficienza sopperisce in parte l'Autostrada A10, con il risultato di provocare una commistione tra traffici di diversa natura e origine/destinazione, in parte responsabile dei disservizi che impongono la revisione del Nodo di Genova.

La strada a mare/Lungomare Canepa sarà la strada urbana di scorrimento per la tratta tra Cornigliano e S. Benigno, mentre da Sestri a Voltri il problema potrà essere affrontato solo convertendo a tale ruolo e funzione l'autostrada esistente.

ANAS, il concedente del sistema stradale e autostradale che è stato il grande assente in questa discussione, dovrebbe essere coinvolta nella realizzazione di una "Aurelia bis", già presente in tante parti della Liguria e oggetto di formali intese con la Regione.

Tale opzione non è attualmente prevista e ASPI si è già detta contraria alla richiesta di "declassamento" della A10: l'elevatissimo costo della Gronda nell'attuale configurazione e la sua scarsa attitudine a ricevere i traffici che assicurano gli introiti al gestore, possono spiegare un tale atteggiamento.

VALUTAZIONI E PROPOSTE ALTERNATIVE

In conclusione riteniamo che sia quindi necessario ripensare radicalmente il progetto, in modo da diminuire il costo delle opere ed aumentare l'attrattività della nuova autostrada, così da consentire ad ASPI di rinunciare ai pedaggi dell'attuale A10 tra Prà-Voltri e Cornigliano-Aeroporto.

In questo senso, una combinazione tra Aurelia bis (Lungomare Canepa + Strada a mare + ex A10 a ponente di Cornigliano) e nuovo percorso autostradale "basso", secondo lo schema di larghissima massima **che si allega**, meglio interconnesso con la viabilità urbana, potrebbe essere la risposta al problema.

- Potranno così essere individuati dei lotti funzionali per la realizzazione delle opere, verificando ogni volta gli effetti delle azioni concluse, intervenendo altresì sulla organizzazione dei caselli, sul rapporto tra autostrade e sistema urbano e su una diversa tariffazione del pedaggio, in modo da favorire l'uso del sistema fuori dai picchi di traffico.
- Questa configurazione, offrendo un percorso ad anello Bolzaneto - Genova Ovest - San Benigno - Cornigliano - Bolzaneto che esclude il viadotto Morandi, consentirebbe la chiusura anche prolungata di quest'ultimo, rendendo quindi possibile ricostruirne l'impalcato in sede, facendo salvi i piloni esistenti.

Un tale cambiamento di scenario, già inutilmente sollecitato nel corso del Dibattito Pubblico, non può che essere riattivato dalle Amministrazioni interessate.

La VIA, infatti, in mancanza di indicazioni alternative al progetto ASPI, dovrà limitarsi a valutare il progetto sottoposto alla Commissione, e anche l'annunciata analisi costi/benefici, nell'assenza di termini di paragone quali quelli sopra proposti, non può certo valutare la bontà trasportistica e funzionale del progetto.

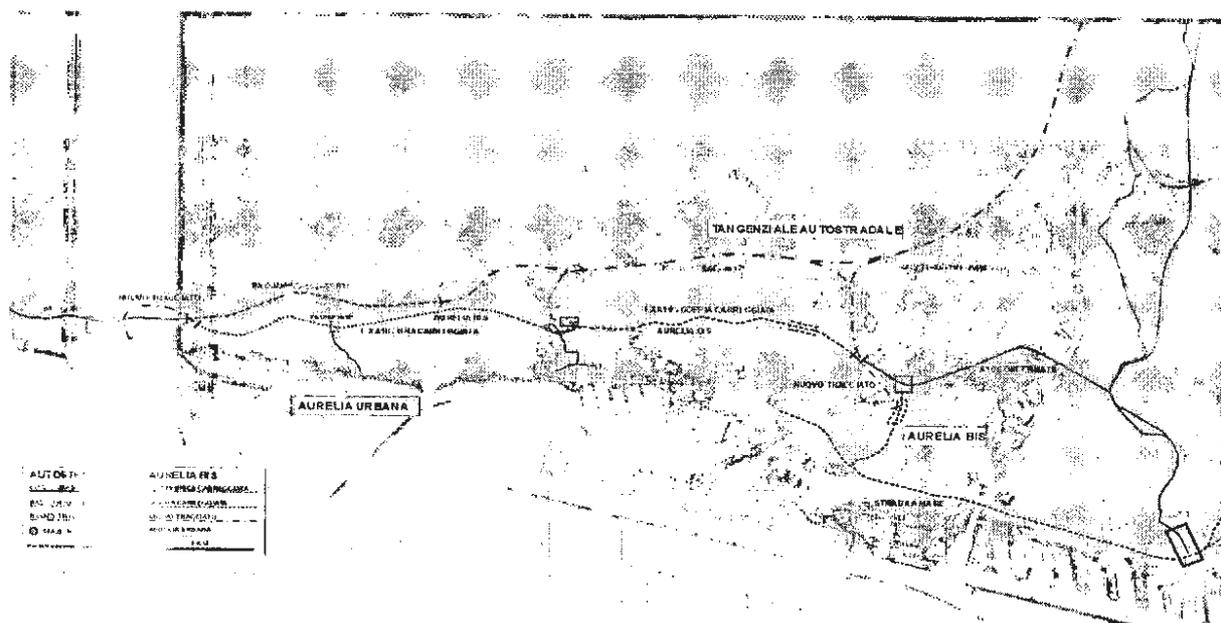
Sembra perciò indispensabile:

- che il Comune individui e formalizzi la costituzione di una struttura, sufficientemente preparata sotto il profilo tecnico, che, rivisto l'intero progetto del nodo stradale e autostradale di Genova, e non solo della Gronda di Ponente, supporti l'Amministrazione nell'individuazione degli obiettivi che questa vorrà conseguire nell'ambito della Conferenza di Servizi e si ponga come continua interfaccia di ANAS, ASPI e SPEA. Questa struttura

dovrà altresì operare in stretta collaborazione con l'Autorità portuale che sta elaborando il nuovo PRP e i cui interessi sono strettamente intrecciati con quelli della Città.

- che immediatamente a valle di questo percorso, che potrebbe avere tempi rapidi a fronte di tutta la documentazione e dei dati già esistenti sull'argomento, si proceda ad un **"Accordo procedurale sul Nodo Stradale e Autostradale di Genova"** tra ANAS, ASPI, Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità portuale, aperto alle modifiche progettuali che saranno condivise tra gli Enti, perché utili per aggiornare la valenza degli interventi previsti rispetto alle nuove domande di mobilità indotte dalla Città e dal Porto.

Lo schema ipotizzato è il seguente. (In rosso l'autostrada, in blu la strada urbana di scorrimento, in giallo l'Aurelia storica)



Il sistema A10 / Aurelia Bis / Aurelia urbana

CONCLUSIONI

Tanto si segnala alla attenzione della Commissione VIA Nazionale nell'auspicio che possa essere considerato e messo a frutto nella formulazione del proprio parere.

Arch. Paolo Rigamonti

Arch. Roberto Almagioni

Arch. Antonio Chirico

Arch. Franco Lorenzani

Dott. Pietro Maifredi