

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS

OGGETTO **Presentazione osservazione.**
Progetto: Svincolo di Pegli - Adeguamento viabilità di collegamento con la S.S. 1
Procedura: Valutazione Impatto Ambientale
Codice Procedura: 10417

Il/La Sottoscritto/a **Romolo SOLARI**

In qualità di **Presidente**

presenta, ai sensi del D.Lgs.152/2006, la seguente osservazione per la Pubblica

Amministrazione/Ente/Società/Associazione **Ente del Terzo Settore CIRCOLO AMICI DELLA BICICLETTA APS (FIAB GENOVA)**

per la procedura di **Valutazione Impatto Ambientale** relativa al Progetto in oggetto.

Informazioni generali sui contenuti dell'osservazione

- Caratteristiche del progetto

Aspetti ambientali oggetto delle osservazioni

- Territorio

- Altro: Mobilità sostenibile

Osservazione

Nella rotatoria ipotizzata, che sarà interessata da grossi volumi di traffico, anche pesante, si rileva un'elevata criticità per la mobilità ciclistica come meglio specificato nelle motivazioni allegate. Tale criticità sarà destinata a ridurre drasticamente gli spostamenti in bici vanificando gli obiettivi di tutela dell'ambiente attraverso la mobilità ciclistica della Legge 11 gennaio 2018, n. 2 e del conseguente Piano Generale della Mobilità Ciclistica.

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni e autorizzazioni ambientali VAS-VIA-AIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Elenco Allegati

Allegato - Dati Personali	OSS_705_VIA_DATI_PERS_20231106.pdf
Allegato 1 - Motivazioni	OSS_705_VIA_ALL1_20231106.pdf
Allegato 2 - Proposta modifica	OSS_705_VIA_ALL2_20231106.pdf

Allegato 3 - Planimetria

OSS_705_VIA_ALL3_20231106.pdf

Data 06/11/2023

Romolo SOLARI

Procedura Valutazione Impatto Ambientale – Codice 10417
Osservazioni al Progetto Svincolo di Pegli
Adeguamento viabilità di collegamento con la S.S. 1

Motivazioni

Vogliamo innanzitutto richiamare la Legge 11 gennaio 2018, n. 2 che ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.

La suddetta Legge per raggiungere tali obiettivi dispone la redazione di un Piano generale della mobilità ciclistica che costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica. La prima stesura del Piano generale della mobilità ciclistica per gli anni 2022-2024 è stata approvata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze con Decreto del 23 agosto 2022.

Detto Piano ha tra i suoi obiettivi generali quello di accrescere l'accessibilità ciclabile sicura negli ambiti urbani e metropolitani con l'intento di realizzare un contesto urbano nel quale sia consentita una coabitazione sicura con una equa ripartizione degli spazi stradali per mezzi a quattro ruote, a due e per i pedoni. Questo viene rappresentato come un elemento essenziale per definire il concetto stesso di sicurezza in ambito urbano.

Tutto ciò premesso, venendo allo svincolo di Pegli ed all'adeguamento della viabilità di collegamento con la S.S. 1 mediante nuova rotonda, rileviamo come in assenza di spazi dedicati le rotonde possano rappresentare per l'utenza ciclistica un punto di potenziale conflitto con i mezzi motorizzati con elevato rischio di incidenti. Non esistono dati statistici specifici su questo tipo di incidentalità ma basta consultare le cronache per rendersi conto dell'elevata pericolosità rappresentata da questo tipo di intersezione. Il ciclista che intende superare il nodo, infatti, non ha altra possibilità che percorrere gli spazi veicolari in promiscuo con i mezzi motorizzati e per farlo legittimamente è tenuto a mantenersi in prossimità del margine esterno della stessa.

Nella rotonda ipotizzata che sarà interessata da grossi volumi di traffico, anche pesante, si rileva un'elevata criticità in particolare per il ciclista che procede da est verso ovest il quale si troverebbe in una posizione marginale all'interno di una rotonda abbastanza ampia da rendere facile il suo superamento da parte dei mezzi motorizzati, anche quando non sicuro e consentito.

Inoltre il dimensionamento del nodo con un diametro esterno di circa 43 metri è molto distante dalla misura massima di 28 metri che è universalmente riconosciuta per far convivere senza problemi la mobilità ciclistica con le altre forme di mobilità. Con dimensioni più contenute i veicoli si incanalano più ordinatamente e le velocità si riducono, facilitando l'inserimento dei ciclisti.

Poiché risulta evidente che per le caratteristiche del nodo la rotonda non può essere di dimensioni più contenute rispetto a quanto progettato è necessaria una soluzione dedicata alla mobilità ciclistica che non avendo alternative di percorrenza sarebbe seriamente compromessa riducendo gli spostamenti in bici vanificando quindi gli sforzi per raggiungere gli obiettivi citati in premessa fra i quali evidenziamo esistere anche quello della tutela dell'ambiente.

La soluzione dedicata deve consentire di percorrere in sicurezza Via Ronchi (SS. 1) nei pressi del nuovo svincolo autostradale considerando anche quanto previsto da:

- L'articolo 14 comma 2-bis del Codice della Strada: "Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza."
- Il Biciplan della Città Metropolitana di Genova, attualmente vigente, che individua quel tratto come componente del tracciato ciclabile di costa da Voltri a Nervi.
- La Deliberazione adottata dalla Giunta Comunale di Genova nella seduta del 16/03/2023 avente per oggetto il rafforzamento dei percorsi ciclabili e dei servizi connessi alla ciclabilità nel territorio genovese, che individua il tratto interessato come componente dei lotti 8 e 9 dell'Ambito Ponente ovvero dei percorsi ciclabili in continuazione e a completamento degli itinerari presenti nel Ponente cittadino, dall'inizio del centro abitato al quartiere di Cornigliano, in prossimità del quale si trova il polo tecnologico scientifico degli Erzelli.

Una soluzione potrebbe essere data da una pista ciclabile bidirezionale contigua al marciapiede tra Via Pacoret di Saint Bon e Via Ronchi collegata ai due attraversamenti semaforizzati posti prima e dopo lo svincolo come meglio precisato dell'allegato documento e relativa planimetria.

FIAB Genova

PROPOSTA DI MODIFICA PROGETTUALE PER L'INTRODUZIONE DEL TRACCIATO CICLABILE

La soluzione proposta per assicurare la buona percorribilità ciclabile e minimizzare l'interferenza con il traffico veicolare nel tratto interessato dall'intervento di realizzazione della rotonda consiste in un tratto di **ciclabile bidirezionale in via Ronchi (A)**, realizzata su marciapiede lato mare che bypassa interamente il tratto interessato dalla rotonda (1), divide il marciapiede pedonale dalla corsia nel tratto di via Ronchi compreso tra l'attraversamento pedonale semaforizzato esistente (2) in corrispondenza della caserma dei V.V.F.F. a est e l'attraversamento previsto a progetto (3) in corrispondenza del distributore di carburante a ovest.

Questo tratto se realizzato consentirebbe di salvaguardare diverse possibili soluzioni di percorsi ciclabili raccordandoli per connettere ovest e est e consentirebbe la fruizione di molte attività e servizi presenti nell'area (società e campi sportivi, attività commerciali, spiaggia pubblica, caserma VVFF, etc...)

Questa soluzione comporterebbe una modifica al progetto dello snodo in particolare un contenuto spostamento verso nord della corsia veicolare che da ovest procede verso est lambendo la rotonda senza entrarvi, con l'ampliamento del marciapiede a mare per ospitare non solo il transito pedonale (1,5 mt) ma anche quello ciclabile in entrambe i sensi (2,5 mt).

La presente proposta include inoltre un'altra azione, complementare a quella sull'Aurelia, ovvero l'introduzione di una **ciclabile bidirezionale lungo via S. Pacoret de Saint Bon (B)**, realizzata sul marciapiede lato mare nel tratto compreso tra il nuovo attraversamento pedonale in corrispondenza del civ. 1 di via Pacoret (4) fino a quello previsto a progetto di fronte al civico 51 di via Ronchi (5), funzionale e necessaria alla connessione con il tessuto urbano, il centro abitato e i servizi di Multedo e utile a bypassare il sottopasso ferroviario di via Ronchi assai problematico per il transito ciclabile.

Questo comporterebbe un'ulteriore modesta modifica al progetto consistente nello spostamento ad ovest del raccordo di via Pacoret con via Ronchi e nell'ampliamento del marciapiede lato sud di via Pacoret.

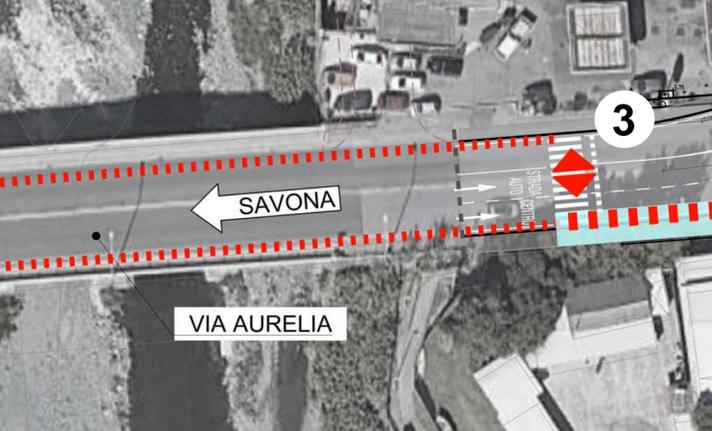
FIAB Genova

LEGENDA

 nuovo marciapiede (min 4 mt) con parte pedonale (min 1,50 mt) e percorso ciclabile bidirezionale (min 2,50 mt)

 percorsi ciclabili monodirezionali

 attraversamenti ciclopeditoni



1

3

4

B

2

5

A

4

5

2

OPERE DI SOSTEGNO L=60 m

Via S. Pacoret de S. Bon

via Ronchi

SOTTOPASSO LINEA FERROVIARIA GENOVA - VENTIMIGLIA

RIQUALIFICAZIONE VIA PACORET DE SAINT BON

GENOVA

VIA AURELIA

LINEA FERROVIARIA GENOVA - VENTIMIGLIA

SAVONA

VIA AURELIA

