

La viabilità

Autostrade, è allarme per le gallerie liguri

Troppi ritardi sulla messa a norma da fare entro aprile 2019

EMANUELE ROSSI

GENOVA. La scadenza è fissata da 14 anni: aprile 2019. Ma la strada da fare è ancora troppa, per la sicurezza delle autostrade liguri. La direttiva dell'Unione europea che impone di adeguare tutte le gallerie autostradali a standard europei (una lunga lista di prescrizioni su ventilazione, stazioni di emergenza, vie di fuga, semafori, drenaggio...) è datata 2004. Il decreto del governo conseguente è del 2006. Eppure i lavori non sono affatto conclusi. Anzi, i prossimi dodici mesi rischiano di essere una passione continua per automobilisti e camionisti che si trovano a transitare sulla rete ligure di A10, A7, A12 e A26. Ammesso e non concesso che il termine venga rispettato.

Tra Sarzana e Ventimiglia si concentra il 15 per cento delle gallerie autostradali europee. Sono in tutto 378, di cui 113 con lunghezza superiore ai 500 metri, quelle su cui si concentrano le prescrizioni europee. E sui quali c'è ancora parecchio lavoro da fare, tanto che è impossibile capire, ad oggi, quante siano in grado di ottenere il



Un incidente sulla A10 PUGNO

«bollino» di Bruxelles. Del tema si è discusso ieri mattina in Regione, in un vertice convocato dal governatore Giovanni Toti in vista dell'estate, ma con l'idea di guardare oltre e istituire un «tavolo di monitoraggio» sui cantieri, anche perché proprio tra il prossimo autunno e la primavera partiranno anche i primi lavori della Gronda di Ponente. Al vertice hanno partecipato, oltre a Toti, gli assessori regionali alle infrastrutture, Giacomo Giampedrone, e ai trasporti, Gianni Berrino. Per i concessionari autostradali in-



L'inchiesta sulle autostrade liguri pubblicata sul Secolo XIX lo scorso 27 aprile

vece erano presenti i direttori di esercizio dell'Autostrada dei Fiori e di Salt (entrambe gestite dal gruppo Gavio) e il direttore di tronco di Autostrade, Stefano Marigliani. Giampedrone ha chiesto raggugli sulla situazione delle gallerie. E il punto non è incoraggiante: «Alcuni concessionari hanno chiesto una deroga sulle concessioni per ammortizzare piani di adeguamento che sono molto onerosi. Difficile che si riesca a completare tutto entro il 2019, molto resta da realizzare e non vogliamo nemmeno che ci sia

un effetto-ingorgo con i lavori per la Gronda e altri cantieri di manutenzione. Per questo riteniamo necessario che ci sia un tavolo regionale, almeno per gestire tutte le chiusure programmate».

Già, perché gli interventi strutturali nelle gallerie, sulla rete ligure, a volte hanno come conseguenza la chiusura completa del tunnel, con conseguenti deviazioni del traffico, dove possibile, sull'altra carreggiata. Del tema della «passione» delle autostrade liguri, d'altronde, si erano occupati anche i predecessori di Giampedrone: Luigi Merlo, nel 2008, già chiedeva «una visione d'insieme» nella programmazione degli interventi. Raffaella Paita, nel 2011, aveva chiesto al ministero delle Infrastrutture l'apertura di un tavolo con Bruxelles per ottenere una dilatazione dei termini oltre il 2019 e il potenziamento della viabilità alternativa, soprattutto nel Ponente ligure. Intenzioni rimaste sulla carta, perché i concessionari trattano direttamente con il ministero e l'Europa, piuttosto che con la piccola Liguria. E così Autostrade ha ottenuto, (per la Gronda) un pro-



Un tamponamento nella galleria Monacchi a Masone FORNETTI

378

le gallerie presenti sulla rete autostradale della Liguria

113

i tunnel più lunghi che superano i 500 metri oggetto della direttiva Ue

lungamento delle concessioni oltre il 2038. Mentre l'Autofiori si ferma al 2021. Nel corso degli anni l'investimento richiesto ai concessionari è stato di 49 milioni per Autostrade, 11,4 per Ats e ben 326 per Autofiori.

Impossibile però sapere quante siano ancora le gallerie

da mettere a norma tra le 378 della Liguria, anche perché i lavori vengono eseguiti in fasi diverse. «Il sistema impiantistico e di ventilazione è stato potenziato su tutta la rete», rispondono da Autofiori, «rimangono alcune gallerie da adeguare strutturalmente e nel breve

CHIESTE AI CONCESSIONARI MISURE PER L'EMERGENZA ESTIVA

La strategia della Regione: coinvolgere le Prefetture

Allo studio soluzioni per la gestione nei fine settimana

IL RETROSCENA

GENOVA. L'ultimo caso è stato quello del tir intraversato sulla A10, un testacoda che ha causato sette chilometri di coda da Varazze verso Genova, nel rientro dal ponte del primo maggio.

Ma nelle ultime due settimane le autostrade liguri sono state martoriate da incidenti e intasamenti con le ovvie ripercussioni sull'Aurelia. Ieri la Regione ha chiesto ai principali concessionari autostradali (gruppo Gavio e Aspi) un piano operativo per affrontare i fine settimana estivi, con il prevedibile affollamento su tutte le tratte della Liguria.

«In attesa che partano i cantieri previsti che miglioreranno la rete autostradale e in vista dell'esodo estivo - spiega il Presidente Giovanni Toti - abbiamo convocato un tavolo operativo e chiesto un piano straordinario che dia risposte in tempi rapidi, prima dell'estate. Entro 20 giorni riferiremo sulle iniziative che verranno messe in campo». Le richieste della regione riguardano principalmente tre assi di inter-



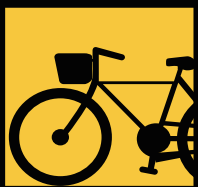
Code in autostrada nel tratto savonese PUGNO

vento per migliorare la gestione delle emergenze. Il primo: mettere in campo procedure aggiuntive per ridurre i tempi di ripristino della viabilità in caso di inci-

PER GLI INGORGHI

Si pensa di agevolare il deflusso con la precedenza alle auto

dente. Come? Un'ipotesi è quella di aumentare le squadre in grado di spostare i mezzi pesanti in caso di incidente, almeno per i fine settimana estivi. Il secondo punto è la gestione delle ripercussioni sulla viabilità ordinaria: l'Aurelia, ma non solo. In questo senso la suggestione della Regione è che si agisca, di concerto con le Prefetture, per dividere il traffico delle automobili dai mezzi pesanti, dando la precedenza, per l'uscita dalle autostrade in caso di ingorghi, alle prime, per agevolare il deflusso. In-



NOI TI DIAMO LO SPAZIO

PER CUSTODIRE MOBILI, DOCUMENTI, ATTREZZATURE

A PARTIRE DA
1,50 €
AL GIORNO

CASAFORTE®
self depositi

Lo spazio che ti serve, solo per il tempo che ti serve: questo è il self depositi

CASAFORTE.IT

800 363 000

Casaforte è per privati e aziende. La trovi a Genova e in altre 21 sedi in Italia

Spazi privati da 1m² a 100m² in via Evandro Ferri 34 A, Genova Tel. (010) 741.50.23



A GENOVA PRIMO CASO IN ITALIA. OGGI LA PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Un osservatorio dell'autotrasporto per aiutare il lavoro e la sicurezza

Patto tra sindacati e associazioni: monitorati quattromila Tir

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

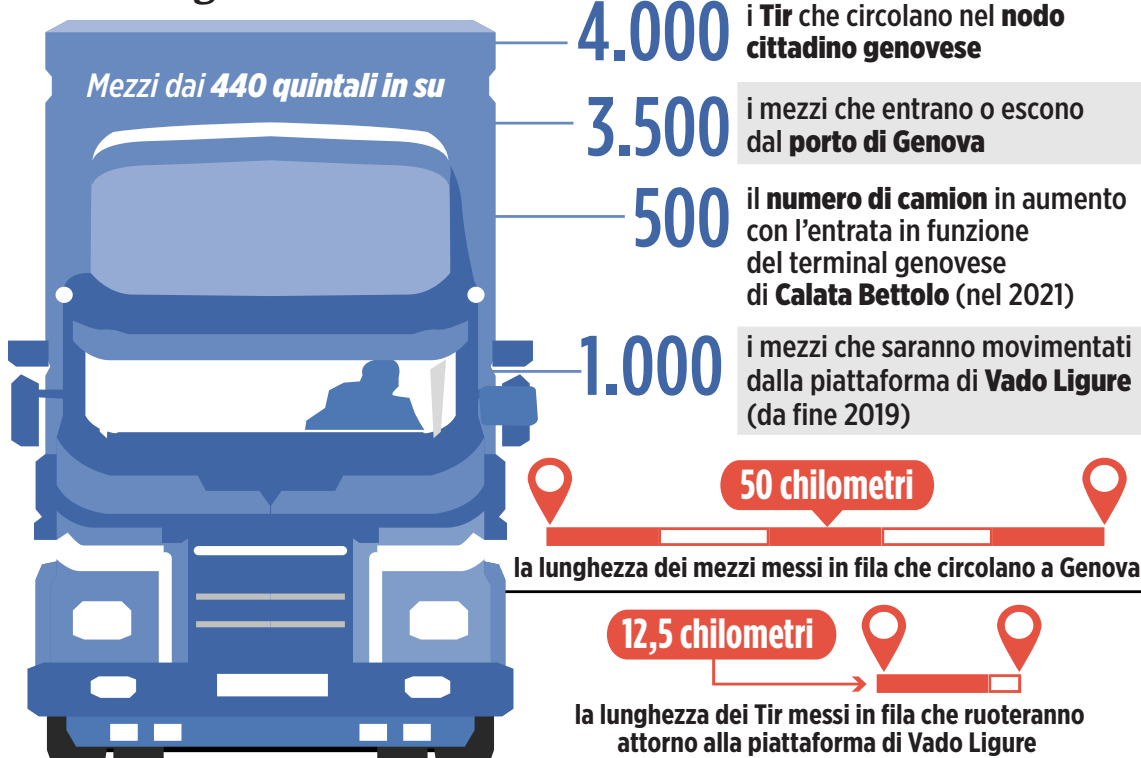
GENOVA. L'obiettivo è quello di monitorare circa quattromila Tir che quotidianamente circolano nella provincia di Genova, buona parte dei quali in entrata e uscita dal porto. Il progetto, che sarà presentato oggi nel capoluogo ligure, rappresenta il primo caso in Italia nel settore dell'autotrasporto dove sindacati e associazioni di categoria hanno deciso di unire le forze con l'intento di vigilare soprattutto sulle condizioni di lavoro e la sicurezza degli autisti.

Al tavolo dell'autotrasporto - "Osservatorio Logistica Trasporto Merci e Spedizione" - partecipano Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti insieme a Confartigianato Trasporti, Fita-Cna, Fai-Confortrasporto e Transportounito.

Numeri del traffico

Il progetto che sarà presentato oggi interesserà per il momento il capoluogo ligure ma l'intenzione dei firmatari del patto è quella di allargare l'osservatorio a tutto il

Il traffico giornaliero dei Tir



387
milioni di euro
l'investimento
complessivo richiesto
ai concessionari

375
chilometri
la lunghezza
delle autostrade
in Liguria

periodo sono previsti cantieri nella Pompeiana, a Imperia, nel Bracciale e nel Montegrosso sulla A10». Rispetto alla situazione di Autostrade, che ha da gestire i cantieri su 77 tunnel, il direttore primo tronco Marigliani è fiducioso sul rispetto dei tempi: «Stiamo seguendo

tutte le prescrizioni normative. Cerchiamo di garantire la massima flessibilità con i cantieri notturni. La chiusura resta l'extrema ratio, solo se c'è da spostare macchinari ingombranti».

emanuele.rossi@ilsecoloxix.it
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

territorio regionale. Dei quattromila Tir che circolano quotidianamente sulla rete autostradale e cittadina genovese, 3.500 sono mezzi pesanti che caricano-scaricano merce nel porto di Genova. A questi camion se ne aggiungono altri cinquecento, per lo più carichi di pro-

dotti alimentari. Con l'ingresso in funzione, nel 2021, del terminal container di Calata Bettolo il numero di Tir salirà di oltre cinquecento unità per un totale di 4.500 mezzi pesanti. Il traffico sulla rete autostradale ligure - A7, A26, A6 e A10 - è destinato ad intensificarsi con l'en-

trata in funzione, a fine 2019, della piattaforma portuale di Vado Ligure che dovrebbe movimentare un traffico di circa mille camion al giorno.

Autisti da tutelare

Lavoro e sicurezza. I sindacati del settore chiedono maggiori tutele per i lavoratori a partire da paghe certe, rispetto delle regole anche da parte degli autisti stranieri e maggiore sicurezza su strada e nei siti dove gli autisti scaricano-caricano i prodotti trasportati. «Il progetto che parte da Genova - spiega Mauro Scognamiglio, segretario generale Fit-Cisl Liguria - rappresenta il primo caso in tutta Italia e unisce per la prima volta sigle sindacali e parti datoriali». «L'obiettivo - dice Marco Gallo, coordinatore settore logistico Filt-Cgil Liguria - è quello di unire le forze, mettendo assieme tutti i soggetti che operano nel settore». Secondo Giovanni Ciaccio, coordinatore figure Uiltrasporti Logistica e trasporti, l'osservatorio genovese «deve fare da apripista a livello nazionale».

Dialogo con le istituzioni

Nei piani di sindacati e associazioni di categoria c'è quello di presentarsi uniti nel dialogo con le istituzioni, con l'intento di sensibilizzare gli enti regionali e genovesi sui problemi quotidiani che vive il settore. «Servono nuovi investimenti - sottolinea Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore per la Liguria dell'associazione Transportounito - e non mi riferisco solamente al completamento delle grandi opere come Terzo valico e Gronda. A Genova la circolazione dei Tir potrebbe migliorare di molto con il completamento dei lavori che riguardano il nodo stradale di Sampierdarena e la creazione degli allacciamenti tra l'autostrada e l'ingresso del porto».

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

fine, la Regione ha chiesto di intervenire anche sulla comunicazione delle emergenze, evitando i toni allarmistici di qualche settimana fa, quando su Isoradio si era sentito l'invito ad evitare di muoversi per la Liguria di Ponente. E coordinando i messaggi, ad esempio in caso di allerta meteo, per uniformarli tra i diversi tratti autostradali. Infine, l'assessore Giampedrone ha chiesto di non far pagare i pedaggi al personale della Protezione civile regionale che interviene in caso di blocchi del traffico a prestare aiuto in autostrada, distribuendo ad esempio bottigliette d'acqua. «Abbiamo affrontato problematiche che si sono verificate in occasione degli ultimi tre ponti primaverili. Bisogna tenere conto del fatto che i flussi turistici in Liguria sono in aumento e che non vanno penalizzati i traffici dei porti», ha spiegato l'assessore ai trasporti e al turismo, Gianni Berrino.

I rappresentanti dei concessionari autostradali hanno accolto la sfida, ma hanno fatto presente la complessità quotidiana del lavoro su tutta la rete ligure, che va integrato con gli ingenti investimenti (e relativi cantieri) richiesti per la messa in sicurezza. «Accogliamo le sollecitazioni del presidente - spiega il direttore tronco di Autostrade Marigliani - c'è un impegno a stilare un piano di azioni immediate, anche se tante cose già si fanno, magari non le comuniciamo abbastanza».

E.ROS.

IL COMMENTO

IL PAZIENTE È GRAVE SERVE UNA GRANDE ÉQUIPE

MARCO MENDUNI

danni all'economia della regione, al turismo, alla logistica, ai traffici portuali. È stata quindi un'ottima iniziativa mettere intorno a un tavolo tutti gli attori per iniziare a discutere e fare qualche passo avanti, consapevoli che qualche iniziativa, robusta e non solo di facciata, deve essere presa. Bisogna anche essere onesti: gli spazi di manovra non sono particolarmente ampi, la rete è quello che è e ogni intervento strutturale di vasta portata ha bisogno di tempi che non possono essere aspettati. Di più: come evidenziano queste pagine, ci sono molti lavori ancora da affrontare per garantire la sicurezza, come quelli sui tunnel e non soltanto. Un esempio? Affrontando questo tema, e sottolineando le difficoltà che hanno caratterizzato negli ultimi

mesi il traffico sull'A7 per l'installazione delle barriere fonoassorbenti, è emerso che sulla tratta tra Genova e Milano molte cose devono ancora essere fatte e i disagi sono ben lontani dall'essere conclusi.

Nessuno lo ammetterà, ma è evidente che in passato si è temporeggiato troppo nel metter mano alla manutenzione e ora tutti i nodi vengono al pettine contemporaneamente. Chi scrive ricorda se stesso, più di vent'anni fa, alle prese con i progetti per

“rettificare” le curve di quell'ottovolante che è il tratto tra Busalla e Genova Ovest. Dopo le promesse di quel remoto passato, alla fine è arrivato solo il tutor per garantire un minimo di sicurezza e arginare chi si crede nella Playstation. Cosa serve ora? Sicuramen-

IL FUTURO
Va costruita una squadra in cui ognuno sappia cosa fare immediatamente

PROGETTO
Tecnici e istituzioni devono attrezzarsi, le autostrade liguri sono un'emergenza nazionale

te, come suggerito da tutti, un rinforzo delle squadre di emergenza, capaci di intervenire e risolvere nel più breve tempo possibile. Maggiori controlli sui mezzi e sul rispetto delle violazioni, visto che nemmeno i limiti di velocità e il tutor riescono a irregimentare i più irresponsabili. Ma serve, tornando alla metafora iniziale, un'équipe che nelle emergenze non sbaglia un colpo. L'intervento da affrontare non è un'appendicite o la rimozione di una cisti. È un'operazione complessa e le autostrade della Liguria, la A10 verso ponente soprattutto ma anche le altre, vanno interpretate come se ogni giorno fossero in sala operatoria. Non ci si può più permettere di andare in ordine sparso: quando scatta l'emergenza, ognuno, dal chirurgo agli infermieri, deve sapere cosa fare ed essere fulmineamente ai ferri. Ancor di più perché stime e proiezioni dimostrano che il traffico, in particolare quello pesante che dal Portogallo, dalla Spagna e dalla Francia muove verso la Liguria è destinato ad aumentare nei prossimi anni. Solo riconoscendo che le autostrade della regione sono un malato da monitorare 24 ore su 24 si può evitare di perderlo. E con lui, far danni a tutta la Liguria.

menduni@ilsecoloxix.it
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI