

Nuovo bypass autostradale: “Indispensabile per portualità e logistica” [fotogallery](#) [video](#)

Il direttore dell'Unione Industriali Alessandro Berta e il direttore del porto Paolo Canavese spiegano la necessità del collegamento alternativo all'A10



di Redazione

26 Luglio 2021 16:51

Savona. La bretella che collega direttamente la Liguria con la pianura padana e in particolare il ponente savonese (Albenga e il finalese) è essenziale per scaricare il peso dei mezzi pesanti e non solo dall'A10 che mostra evidentemente tutti i suoi limiti. E' il messaggio forte e chiaro lanciato oggi dal mondo economico e produttivo savonese durante la [presentazione del progetto sul nuovo collegamento autostradale](#).

“L'A10 non è in grado di sopportare il traffico non solo in fase di manutenzione ma anche quando si unirà il peso a pieno regime dei traffici della piattaforma di Vado Ligure” afferma il direttore dell'Unione Industriali di Savona Alessandro Berta.

“Questa nuova infrastruttura è essenziale anche perché il nostro territorio, in particolare la Valbormida, dal punto di vista industriale, possa tornare attrattiva e non vada piano piano a depauperarsi di ricchezze”.

“La possibilità di essere collegati direttamente con la Lombardia sarebbe un valore aggiunto. Già ora se uno percorre la Diego-Acqui si rende conto che è diventata una camionale, in quanto piuttosto che mettersi sulla A10 i passaggi verso la Valbormida avvengono sulla statale di Dego” conclude Berta.

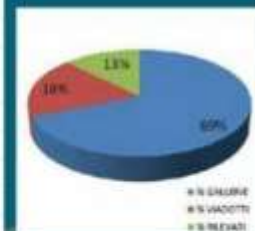
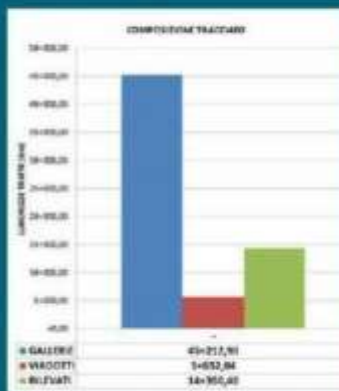
“La questione autostradale è sotto gli occhi di tutti, non solo la Savona-Genova, ma anche la Genova-Ovada e la Savona-Torino. Il problema più ampio è il traffico, il nuovo bypass andrebbe esteso alla zona dell'albenganese per avere una risposta complessiva in modo da dare ossigeno al comprensorio portuale” sottolinea il direttore del porto savonese Paolo Canavese.

TRATTO TRA LE AUTOSTRADE A6 e A10



Per ogni tracciato si era analizzato l'andamento piano-altimetrico adeguandolo, quando è risultato necessario, al quadro normativo di riferimento, ed in particolare al D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Si sono condotte verifiche di **fattibilità tecnica** ed analizzati molteplici fattori al fine di ottenere, per ogni ipotesi di tracciato, un adeguato grado di approfondimento tecnico e fornire tutti gli elementi considerati necessari ad una corretta **analisi multicriteria**.



TRATTO TRA LE AUTOSTRADE A6 e A10

Per il tratto di connessione tra l'autostrada A6 "Savona-Torino" e A10 "Genova-Ventimiglia" è stato effettuato (IPS, 2012) un approfondimento di analisi avente come obiettivo l'individuazione, fra le soluzioni proposte nel passato da vari soggetti, mediante una analisi multicriteria (AMC), quella ottimale.

In tale studio per il tratto autostradale che collegherà la A6 e la A26 "Voltri - Alessandria - Gravellona", in territorio piemontese, si è fatto riferimento al tracciato individuato nell'ambito del precedente *Studio di fattibilità* (Comune di Cairo Montenotte, 2004-2005).

Successivamente, sulla base delle indicazioni fornite dal predetto studio il tracciato risultato come migliore, è stato approfondito e ottimizzato ridefinendolo con maggior dettaglio in particolare con riferimento alle opere d'arte che lo compongono.

A seguito delle osservazioni effettuate dalla Amministrazioni Comunali era stato poi anche studiato un tracciato aggiuntivo (2014) con connessione alla A10 nei pressi di Loano (SV). Vista la situazione geomorfologica ed ambientale del territorio interessato in tale tratto nelle successive fasi progettuali il tracciato potrà essere ulteriormente rivisto e migliorato, nell'ambito del "corridoio" individuato, anche sulla base di ulteriori osservazioni che saranno fornite dalle attuali Amministrazioni Comunali che vedranno i loro territori interessati dall'infrastruttura.

FLUSSI CHE SARANNO GENERATI DALLE NUOVE INFRASTRUTTURE PORTUALI Bacino portuale di Vado Ligure

La piattaforma logistica Multipurpose di Vado Ligure genererà a regime un volume di traffico di contenitori stimabile in 720.000 T.E.U..

È prevista la movimentazione su strada del traffico commerciale di merce in container del 50% del totale (40% su ferrovia).

Il numero totale di mezzi pesanti necessari a movimentare annualmente il numero totale di container, in entrata o in uscita dal porto, risulta essere di circa 180.000 TEU.

In riferimento invece al totale degli altri tipi di merci (quantità complessiva pari a 45.576.000 t, ovvero un aumento di 20.828.000 t), si prevede un flusso di veicoli pesanti dell'ordine di 350.000 unità.

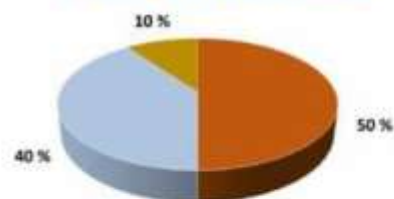
Il numero totale di veicoli pesanti generati (incremento) ipotizzabile per anno solare dalle nuove infrastrutture portuali saranno pertanto:

➤ unità da piattaforma multifunzionale :	180.000
➤ unità per trasporto altri tipi di merci :	347.133
Totale: 527.133	

Che equivale a un incremento di flussi di veicoli pesanti medio dell'ordine di oltre **2.000 veicoli pesanti/gg.**



Tipologie di trasporto



■ Su gomma ■ Ferrovia ■ Transhipment

ANALISI TRASPORTISTICA - CRITICITÀ DELLA RETE - SCENARIO DI PROGETTO



La presentazione del bypass autostradale tra ponente e alessandrino

“Il bacino portuale ha bisogno di un respiro, non solo per la piattaforma ma anche per la ripartenza economica complessiva. E’ necessario un sistema ferroviario e viario efficiente. Non bisogna solo guardare all’oggi ma guardare al domani in previsione di una crescita anche in termini occupazionali che può e deve interessare il territorio valbormidese per le attività retro portuali” conclude Canavese.