

Confronto sui tracciati alternativi

1° incontro

c/o Ufficio di Città Partecipata, Genova - 17 aprile 2009

In questo incontro sono state discusse le alternative progettuali elaborate da Attilio Parodi (Quaderno degli attori del 24 marzo), dal Movimento independentista ligure rappresentato da Vincenzo Matteucci (Quaderno degli attori del 6 marzo), da Mario Canepa (Quaderno degli attori del 16 febbraio), da Paolo Gronchi (Quaderno degli attori dell'8 aprile 2009), da Luca Massa (Quaderno degli attori del 17 marzo), da Elio Vigna (Quaderno degli attori del 6 marzo 2009), da Giancarlo Bonifai, Alessandro Sinagra e altri (Quaderno degli attori del 10 aprile 2009). Gli autori delle proposte hanno in particolare interloquuto con l'Ing. Torresi (Spea) e l'Ing. Selleri (Autostrade per l'Italia).

In conclusione dell'incontro si è inoltre discusso dell'ipotesi dell'attraversamento in subalveo con Francesco Perasso di Iride-Acquedotto di Genova e Vittorio Boerio, responsabile dell'ufficio geologia della Spea.

La riunione è stata coordinata da Luigi Bobbio.

Riportiamo di seguito una sintesi della discussione.

Proposta di Attilio Parodi (Quaderno degli attori del 24 marzo)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- costruzione di una tangenziale che intercetti le quattro autostrade esistenti e di una nuova autostrada Nord-Sud rivolta al traffico pesante
- soppressione dei caselli esistenti e creazione di nuovi collegamenti e accessi autostradali in modo da garantire l'accesso libero da pedaggio al traffico locale.

La posizione di Autostrade per l'Italia è così sintetizzabile:

- Autostrade per l'Italia non è disponibile al declassamento della attuale A10 ed attualmente ha in convenzione la realizzazione della Gronda di Ponente: i tracciati che escono dal relativo quadrante territoriale (come la tangenziale proposta da Parodi) non rientrano nelle attuali possibilità di realizzazione; è comunque possibile progettare un tracciato che sia compatibile con la realizzazione futura della gronda di Levante
- il tracciato ipotizzato da Parodi ha una lunghezza stimabile in complessivi 79 km, a fronte dei circa 25 km previsti dai tracciati posti in discussione nel dibattito: un incremento chilometrico di questa entità non è sostenibile economicamente.

Proposta del Movimento independentista ligure (Mil) rappresentato da Vincenzo Matteucci (Quaderno degli attori del 6 marzo)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- realizzazione di una tangenziale interamente sotterranea tra Nervi e Voltri
- realizzazione di bretelle sotterranee di collegamento tra la tangenziale e gli attuali caselli autostradali
- ipotesi di affidare la realizzazione di quest'opera ad un operatore internazionale secondo la formula del project financing.

La posizione di Autostrade per l'Italia è così sintetizzabile:

- anche in questo caso il tracciato proposto esce dal quadrante territoriale previsto per la Gronda di Ponente in concessione ad Autostrade; è comunque possibile progettare un tracciato compatibile con una futura Gronda di Levante
- l'incremento rilevante del tracciato in sotterranea aumenterebbe considerevolmente la quantità di smarino rendendo difficilmente individuabili siti adeguati per la sua giacitura

- il percorso ipotizzato dal Mil determina un incremento di circa 20 km rispetto ai tracciati attualmente in discussione: si tratta di un incremento non sostenibile economicamente
- la legge consente anche ad operatori internazionali di avanzare proposte di pubblico interesse, purchè credibili dal punto di vista della solidità economica e finanziaria.

Proposta di Mario Canepa (Quaderno degli attori del 16 febbraio)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- realizzazione di un passante alto tra la A26 e la Val Varena che si diparta dall'imbocco della galleria successiva all'area di servizio di Turchino Est fino alla galleria M. Pietra Lunga
- realizzazione del raccordo tra la A26 e la Gronda tramite svincolo in galleria all'altezza del Fado
- il passaggio in crinale è preferibile in quanto è meno impattante sull'abitato.

La posizione di Autostrade per l'Italia è così sintetizzabile:

- il percorso ipotizzato produce una commistione di traffico tra gli spostamenti Ponente-Levante e quelli Nord-Sud sull'A26 e ciò costituisce un elemento di significativa turbativa del traffico
- il percorso produce un paradosso energetico perché l'intero flusso Est-Ovest verrebbe obbligato a coprire un ulteriore dislivello di quota rispetto alla più favorevole delle ipotesi di 180 ml
- il percorso intercetta importanti sistemi vallivi realizzando grandi ed alti viadotti (problematiche cantieristiche e ambientali, soprattutto verso l'abitato di Mele) ed abbattendo l'efficacia del progetto di industrializzazione dello scavo delle gallerie con fresa
- le connessioni fra Gronda e A26, sia verso Milano che verso Voltri verrebbero realizzate prevalentemente in galleria ma impostate su viadotti, presentando grossi problemi di cantierabilità e impatto ambientale
- sull'area del Leira si potranno studiare ulteriori soluzioni rispetto a quelle finora prospettate in modo da attenuare l'impatto sul territorio.

Proposta di Paolo Gronchi (Quaderno degli attori dell'8 aprile 2009)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- nella progettazione dell'opera è necessario considerare l'ipotesi di costruzione della gronda di Levante
- la proposta riguarda il progetto di gronda di Levante elaborato dalla Regione Liguria per cui si propone di ricollocare gli svincoli di collegamento con la A12 ad est rispetto allo svincolo di Genova est.

La posizione di Autostrade per l'Italia è così sintetizzabile:

- Autostrade per l'Italia ha la concessione inerente la realizzazione della sola Gronda di Ponente
- in ogni caso la proposta avanzata è compatibile con tutte le alternative di Gronda di Ponente oggetto del dibattito.

Proposta di Luca Massa (Quaderno degli attori del 17 marzo)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- priorità al rafforzamento dell'asse autostradale Nord-Sud: estensione del raddoppio della A7 fino a Busalla e costruzione di un secondo corridoio Nord-Sud
- costruzione di una bretella di collegamento tra A26 in zona area servizio Turchino ed A7 in zona Busalla o poco più a Sud
- costruzione di una nuova bretella nei due sensi di marcia tra A7 e A12 rispettivamente all'altezza dell'innesto della nuova bretella di ponente con A7 con innesto in A12 in zona Pieve L./Bogliasco
- dismissione delle attuali interconnessioni oggi attive a levante del ponte Morandi tra A10 e A7 e tra A10 e A12.

La posizione di Autostrade per l'Italia è così sintetizzabile:

- per la parte riconducibile all'area del Levante si ribadisce che non è in concessione ad Autostrade per l'Italia la sua realizzazione; per la parte di aggancio alla A26 al Turchino si richiamano le osservazioni critiche già evidenziate in rapporto alla proposta di Mario Canepa
- il percorso ipotizzato da Luca Massa determina un incremento di circa 37 km rispetto ai tracciati attualmente in discussione: si tratta di un incremento non sostenibile economicamente.

Proposta di Elio Vigna (Quaderno degli attori del 6 marzo 2009)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- realizzazione di una forcella autostradale dedicata esclusivamente al traffico delle merci
- realizzazione di un nuovo asse autostradale sino Busalla (per poi collegarsi alla Milano-Genova), con una diramazione oltre GE Est.

La posizione di Autostrade per l'Italia è così sintetizzabile:

- la percentuale di traffico pesante sul totale non giustifica la realizzazione di una infrastruttura dedicata in termini esclusivi, che sarebbe saturata solo di una quota stimabile al 16% (rapporto flusso/capacità=0,16), indice di un evidente sottoutilizzo
- il percorso ipotizzato da Elio Vigna determina un incremento di circa 15 km rispetto ai tracciati attualmente in discussione: si tratta di un incremento non sostenibile economicamente.

Proposta di Giancarlo Bonifai, Alessandro Sinagra e altri (Quaderno degli attori del 10 aprile 2009)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- realizzazione di un tracciato di Gronda che rispetto al tracciato 2 posto in discussione si distacca dalla A26 in corrispondenza della sponda di levante del viadotto Gorsexio nel comune di Mele, prevede una bretella di raccordo per allacciare la Gronda alla stazione di Cornigliano ed all'attuale A10 e alla "strada a mare", raggiunge la A12 e vi si innesta prevedendo una nuova galleria sotto il monte Sperone per la direzione Gronda - GE Est e mantenendo le attuali due canne in direzione ovest da A12 per la Gronda
- realizzazione di 4 nuove stazioni a barriera che diventano i nuovi terminali autostradali ed una nuova stazione a San Quirico
- dismissione delle stazioni esistenti e declassamento del tratto compreso tra le nuove barriere della A7, A10 e A12
- la riduzione della lunghezza media dei tratti in galleria risponde ad una esigenza di sicurezza della circolazione.

La posizione di Autostrade per l'Italia è così sintetizzabile:

- la liberalizzazione o declassamento dell'attuale sistema autostradale non è percorribile : i proventi da pedaggio sono una misura irrinunciabile del riequilibrio economico-finanziario degli onerosi obblighi assunti da Autostrade per l'Italia nei confronti dell'Anas e quindi dello Stato in sede di privatizzazione; inoltre l'opera attuale se gestita in modo liberalizzato sarebbe più attrattiva della nuova infrastruttura a pedaggio, riducendo significativamente lo spostamento del traffico costiero a monte; si porrebbero infine significativi problemi in merito alla sostenibilità dei costi di manutenzione
- le simulazioni trasportistiche effettuate per il progetto attuale non giustificano la necessità di una terza corsia sul nuovo tracciato. Inoltre ad una sezione a tre corsie più corsia di emergenza corrisponde una sezione di scavo in galleria fuori dai limiti industriali e tecnologici praticabili con scavo meccanizzato e/o tradizionale
- per quanto attiene al tema dell'opera di attraversamento della Valpolcevera, la tipologia ad impalcati sovrapposti è da ritenersi una soluzione di difficilissima integrazione con il contesto
- in relazione alla proposta di nuovo svincolo in alta val Polcevera (S.Quirico) appare complessa sia l'individuazione in sponda sinistra del Polcevera di un'area idonea ad ospitare il piazzale di stazione, sia la realizzazione in sotterraneo dei rami di collegamento con le carreggiate dell'A7, poste a quote diverse
- la bretella di raccordo ha una scarsa capacità di attrazione del traffico che non giustifica gli elevati costi di realizzazione
- l'analisi del calcolo delle distanze virtuali mostra che, per effetto di una diversa velocità veicolare stimata, il tracciato di Gronda proposto risulta competitivo in termini di tempi di percorrenza nell'attraversamento Est - Ovest rispetto al percorso attuale. Questa valutazione, fatta con riferimento alla percorrenza dei veicoli leggeri, non tiene in ogni caso conto delle elevate differenze di quota che il tracciato deve superare (circa 180m) che hanno forte incidenza sul traffico pesante in termini di tempi e di costi per maggiori consumi, a cui corrispondono anche più

elevate emissioni. Il calcolo non tiene inoltre conto dell'effetto "perdi tempo" delle nuove barriere.

Attraversamento in subalveo

Luigi Bobbio sottolinea come la proposta formulata dal geologo Maifredi nel corso dell'incontro pubblico del 4 aprile è significativamente diversa rispetto a quella considerata nel 2003 e in seguito accantonata: Maifredi ipotizza infatti un attraversamento in subalveo in un'area vicina al Ponte Morandi, mentre l'ipotesi studiata in precedenza prevedeva un attraversamento significativamente più a valle del Ponte. Ricorda inoltre che uno dei nodi rilevanti da sciogliere rimane l'interferenza con la falda acquifera che alimenta parte dell'acquedotto cittadino.

Francesco Perasso di Iride-Acquedotto di Genova evidenzia come la falda che alimenta l'acquedotto (per una quota in regime normale pari al 15%-20% della risorsa di acqua potabile della città di Genova) abbia una lente di argilla che isola il letto del torrente dalla falda stessa, impedendone l'inquinamento e che un intervento che determinasse la rottura di questa lente argillosa determinerebbe rilevanti problemi di inquinamento delle acque.

L'ing. Selleri di Autostrade sottolinea come l'attraversamento del Polcevera in zona Ponte Morandi è particolarmente difficoltoso e richiederebbe la realizzazione di rilevanti opere di sostegno.