

Confronto sui tracciati alternativi

2° incontro

c/o Ufficio di Città Partecipata, Genova - 22 aprile 2009

In questo incontro sono state discusse le alternative progettuali elaborate da Riccardo Romeo (Quaderno degli attori del 23 febbraio), Patrizia Palermo (Quaderno degli attori del 13 marzo) e da Massimo Aceti (Quaderno degli attori del 10 aprile). Oltre agli autori delle proposte hanno preso parte alla riunione: Aldo Canepa (residente Via Piombelli), Iole Murrini (coordinatrice circolo PD Rivarolo), Patrizia Muratore (Consiglio Regionale della Liguria), Lorenzo Bartolini, Maurizio Torresi e Orlando Mazza (SPEA), Piero Dadi, Alberto Selleri e Giorgio Fabiani (Autostrade per l'Italia), Gianfranco Pomatto (Commissione Dibattito Pubblico).

Riportiamo di seguito una sintesi della discussione (la posizione di Autostrade per l'Italia è sintetizzata dopo una breve presentazione dei tratti fondamentali delle proposte che sollevano problematiche ed esigenze accomunabili).

Proposta di Riccardo Romeo (Quaderno degli attori del 23 febbraio)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- realizzare il tratto A12 sopra Via Vezzani e Via al Garbo con una breve galleria che va a congiungersi con la galleria che verrà realizzata in Via alla Fornace del Garbo
- collegare GE-OVEST con GE-EST con un tratto in galleria che passa sotto Righi/Fosso Lagaccio e sulla parte alta dello svincolo GE-EST, eseguire le intersezioni dei tracciati che portano a BOLZANETO e PISA-LIVORNO.

Proposta di Patrizia Palermo (Quaderno degli attori del 13 marzo)

La proposta è così sintetizzabile:

- l'unica possibilità appena accettabile è quella di prevedere che tutte le parti della Gronda che attraversano Certosa e Rivarolo vengano spostate più a monte, in modo che siano tutte in galleria ed evitino la costruzione di altri viadotti.

Proposta di Massimo Aceti (Quaderno degli attori del 10 aprile)

I punti fondamentali della proposta sono così sintetizzabili:

- individuare alcuni percorsi con direttrice nord/sud (e viceversa) in grado di intercettare la maggior quota di traffico autostradale possibile (che per il 70% è afferente all'area urbana) e di ridurre l'interferenza con l'abitato, spostandolo rapidamente a nord di esso o in galleria
- i tre percorsi ipotizzati riguardano:
 - la realizzazione di una bretella A10 bassa/A10 alta
 - la riprogettazione in galleria del tratto sull'A7 tra Genova-Ovest e Bolzaneto
 - la realizzazione di una bretella tra Genova-Ovest e Genova-Est/A12.

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

- in rapporto alla bretella A10 bassa/A10 alta, le simulazioni effettuate nell'ipotesi che prevede uno svincolo completo tra Gronda e bretella di collegamento con Genova aeroporto, evidenziano come tale bretella non apporterebbe significativi incrementi ai flussi sottratti dalla Gronda all'A10. Per contro tale soluzione comporterebbe maggiori difficoltà operative per la presenza di numerosi innesti in galleria ed un ulteriore e significativo incremento di costi
- le relazioni di traffico (O/D) Genova Ovest - Genova Est corrispondono ad oggi a circa il 14% dei movimenti giornalieri che interessano la stazione di Genova Ovest. Non appare pertanto giustificata la realizzazione di un collegamento diretto che per questioni connesse alla sicurezza comporterebbe comunque la realizzazione di doppi fornici ad una corsia più corsia di emergenza
- per quanto attiene all'ipotesi di realizzazione della nuova A7 in direzione Nord interamente in galleria, sebbene questa risolve correttamente le problematiche di impatto su ambiente ed abitazioni (ferme restando le problematiche geotecniche ed ideologiche che comporta lo scavo in galleria), i maggiori costi di realizzazione rispetto alle soluzioni di potenziamento dell'A7 tra Belvedere e Begato (g. Montegalletto) oggetto del dibattito, sommati a quelli per il collegamento Genova Ovest - Genova Est, non compensano la mancata realizzazione della nuova A12 nel tratto tra l'interconnessione con l'A7 e lo svincolo di Genova Est (galleria Monte Sperone)
- sulla base della proposta formulata non si vedono inoltre le condizioni per la demolizione del viadotto Morandi in quanto ad oggi circa il 50% dei movimenti giornalieri che interessano la stazione di Genova Ovest, che da sola gestisce circa il 30% dei movimenti delle stazioni genovesi, sono relativi a relazioni di traffico con il Ponente che quindi transitano sul Morandi (Genova Aeroporto, Pegli, Voltri e altre O/D più remote su A10 ed A26). Non è quindi ipotizzabile che tali volumi di traffico possano essere spostati dall'autostrada alla viabilità urbana (prolungamento del lungomare Canepa e strada delle acciaierie) né è ragionevole pensare in futuro per i veicoli diretti verso Aeroporto, Pegli e Voltri (circa il 25% dei movimenti di Genova Ovest) un percorso autostradale estremamente più lungo rispetto a quello odierno
- in ogni caso queste proposte costituiscono spunti di particolare interesse che Autostrade per l'Italia sta attentamente considerando e approfondendo al fine di apportare delle modifiche progettuali su questo tratto in grado di minimizzare l'impatto sul territorio.