



GRONDAGENOVA
DIBATTITO PUBBLICO

La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

Quaderno degli attori



Presentato da **MASSIMO ACETI**

10 aprile 2009



PARTE PRIMA

UN'IPOTESI PER CONIUGARE ESIGENZE TRASPORTISTICHE E IL DIRITTO AD UN AMBIENTE VIVIBILE

Lo studio presentato da Società Autostrade e il Dibattito Pubblico in corso hanno permesso di evidenziare come i tre progetti che fanno capo alla "Gronda Alta" presentino un'efficienza trasportistica molto bassa, non riescono cioè ad intercettare una quota di traffico superiore al 30% rispetto al totale dei transiti dell'A10. Il fallimento trasportistico della "Gronda Alta" dipende, a mio modesto avviso, da una progettazione di base sempre orientata all'ipotesi "Gronda Bassa", la prima sviluppata da Società Autostrade. Non è sufficiente infatti spostare alcuni km a nord l'attraversamento del Polcevera, se non si modificano altre relazioni di contorno, per muovere significative quote di traffico dall'A10 attuale (bassa) ad una futura A10 alta.

In sintesi, il baricentro del traffico autostradale genovese continuerebbe ad essere posto all'interno dell'area urbana cittadina, tra Ponente e bassa Val Polcevera, la Gronda Alta lo sposterebbe di poco,

troppo poco.

Un diverso approccio potrebbe però fornire una soluzione per, da una parte incrementare il traffico sulla Gronda Alta, dall'altra diminuirlo fortemente sugli attuali tratti urbani dell'A10 e dell'A7, migliorando la situazione ambientale dei quartieri che vivono a contatto con gli attuali tracciati autostradali. Nel dibattito attuale infatti, si sono ben evidenziati i rischi per la salute derivanti da una nuova autostrada, ma, a mio avviso, non abbastanza il pesante impatto che ha l'attuale infrastruttura, vicinissima alle case e spesso in condizioni di saturazione.

Il concetto che sta alla base di questa proposta è molto semplice: 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. Questi tre percorsi sarebbero:

- la bretella A10 bassa/A10 alta;
- il tratto sull'A7 tra Genova-Ovest e Bolzaneto (attuale unica tratta nord-sud iper-satura che verrebbe sgravata dal traffico di relazione tra A10 e A12 e tra A12 e

Genova-Ovest);

- la bretella tra Genova-Ovest e Genova-Est/A12);

Di seguito espongo nel dettaglio le mie proposte, incentrate sull'ipotesi base di "Gronda Alta di Ponente" per raggiungere il doppio scopo di migliorare i collegamenti autostradali e ridurre il loro impatto sul territorio urbano.

PREMESSA

Nell'ipotesi 1 del progetto di Autostrade esiste un collegamento diretto tramite una tratta in galleria tra Genova-Aeroporto e la Gronda Alta, ma, secondo quanto dichiarato dagli ingegneri di Società Autostrade, le simulazioni modellistiche avrebbero evidenziato che questa bretella (inserita nel progetto su sollecitazione politica) non assorbirebbe una quota rilevante di traffico, pertanto non è stata inserita nelle ipotesi 2 e 3.

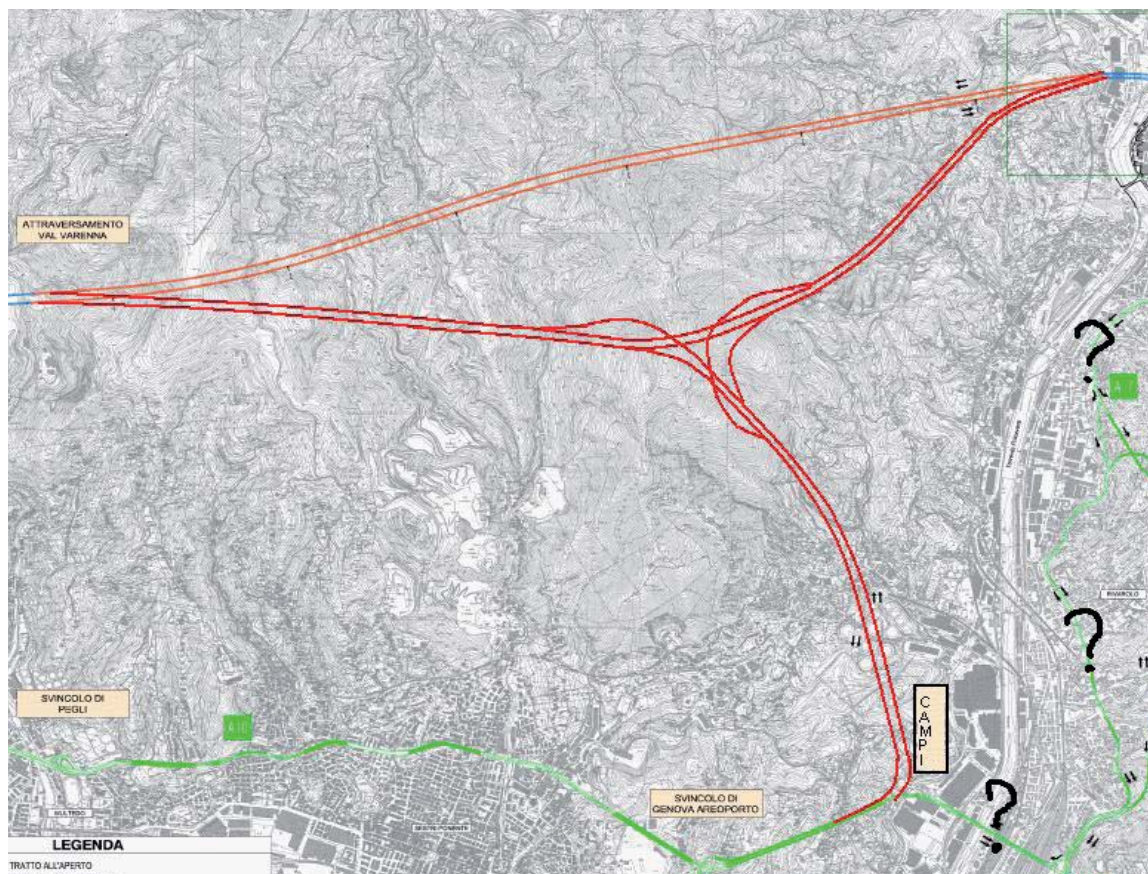
Analizzando meglio il progetto di questa bretella, si evidenzia che questa si collegherebbe alla Gronda Alta solo lato ponente, relazionandosi con la A26 e l'A10 ad ovest di Voltri, ma non con l'A7 e l'A12, pertanto tutto il traffico di collegamento tra queste due autostrade e l'A10 attuale continuerebbe a passare inevitabilmente per la tratta in sponda sinistra del Polcevera

(raddoppiata nel progetto Gronda sia alta che bassa) e per il Ponte Morandi, rendendo più appetibile anche in futuro il transito sull'A10 attuale piuttosto che sulla Gronda Alta.

PRIMA PROPOSTA: COLLEGAMENTO A10 - GRONDA ALTA

Un collegamento diretto in galleria tra Genova-Aeroporto (cioè "A10 bassa" o attuale) e Gronda Alta ("A10 alta"), con possibilità di proseguire verso qualunque destinazione (verso ovest A10/A26, est A12, o nord A7), insieme alla soppressione del collegamento tra A10 e A7/A12 sul percorso attuale (Ponte Morandi), con eventuale nuovo casello a Campi per servire la Valpolcevera e quindi gli automobilisti che non avrebbero più un collegamento rapido tra A10 e il casello di Bolzaneto; obbligherebbe all'uso della bretella A10 bassa/A10 alta per tutti quelli diretti fuori città o verso Genova Est/Nervi (o viceversa), ed anche all'utilizzo della A10 alta tutti quelli diretti verso l'A7 o l'A12 e provenienti dall'A10 ad ovest di Voltri; lascerebbe sul Ponte Morandi solo il traffico di collegamento tra Genova-Ovest e A10 bassa, e forse, in ipotesi da approfondire, potrebbe addirittura consentire la demolizione del Morandi, considerata anche

la nuova viabilità tra Lungomare Canepa e l'area delle ex-acciaierie; smisterebbe il traffico autostradale in una zona meno urbanizzata rispetto alla bassa Valpolcevera.



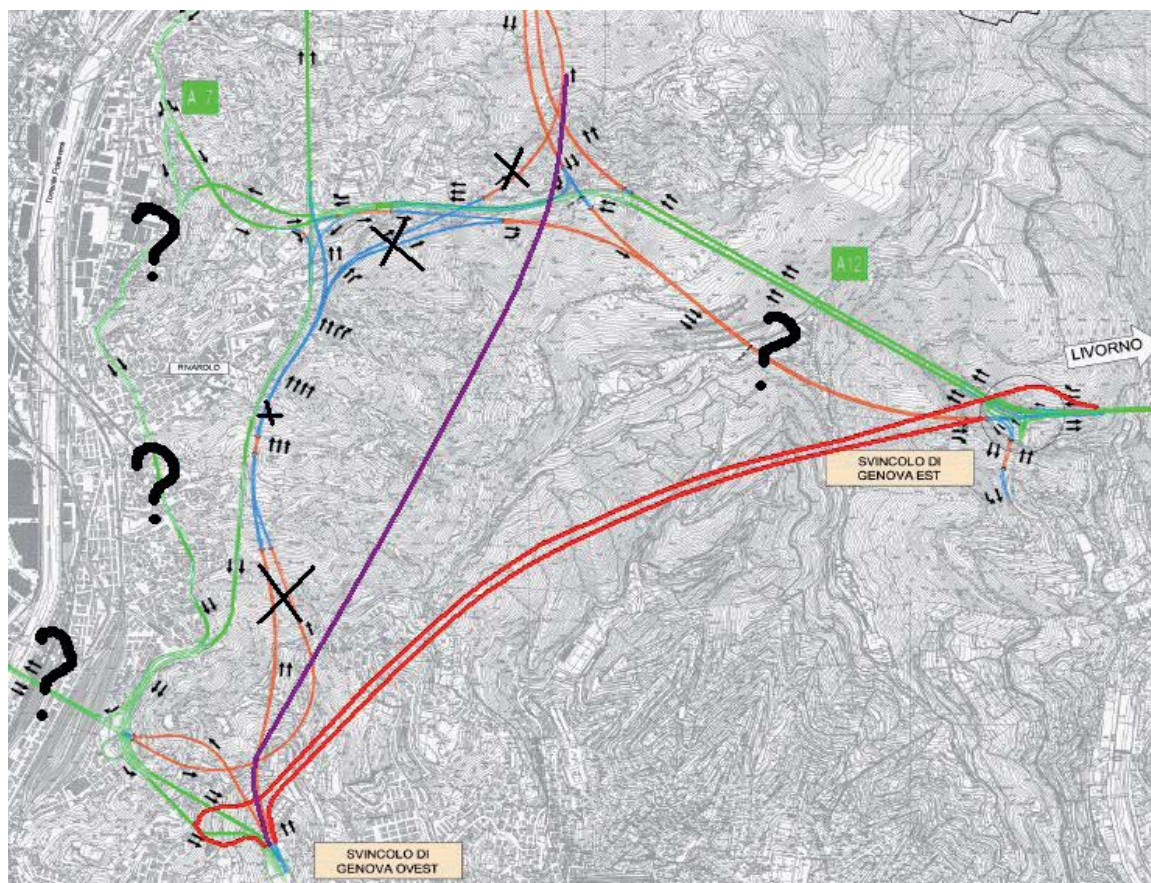
Schematizzando la proposta avremmo le seguenti relazioni:

Tutti i transiti di relazione tra A10 bassa e A7 o A12 verrebbero soddisfatti dalla bretella (in galleria) A10 bassa – A10 alta;

Sulla tratta dell'A7 a sud di Bolzaneto (o Begato) rimarrebbe soltanto il traffico da e per Genova-Ovest.

Il traffico di relazione tra A10 alta e Genova-Ovest potrebbe essere soddisfatto: o attraverso la bretella A10 alta – A10 bassa, collegandola al Morandi; o tramite un raccordo nel punto di intersezione tra A10 alta, A12 e A7.

SECONDA PROPOSTA: COLLEGAMENTO GENOVA- OVEST – GENOVA-EST/A12)



A complemento della prima proposta, vi è la costruzione di un raccordo diretto, sempre in galleria, tra i caselli di Genova-Ovest e Genova-Est/A12). Con questo raccordo si completerebbe il disegno di spostare in galleria tutto il traffico in entrata/uscita dal capoluogo, ancor di più se riprendesse corpo l'ipotesi di passaggio in subalveo del Polcevera.

Inoltre si potrebbe anche evitare il raddoppio previsto in sponda sinistra del Polcevera, in quanto su questa tratta rimarrebbero a transitare solo i veicoli da/per l'A7, ma non fungerebbe più da tratta di raccordo tra A10 e A12 e tra Genova-Ovest e A12; o anche meglio, si potrebbe costruire una sola carreggiata a 2 corsie in galleria per la direzione nord (vedi linea viola dell'immagine allegata), e dismettere l'attuale

carreggiata dell'A7 direzione sud, che transita all'interno di un'area altamente urbanizzata tra Bolzaneto e Certosa.

Si potrebbe forse evitare anche il raddoppio della Galleria Sperone, in quanto su questa tratta una quota di transiti verrebbe sottratta dalla bretella A12 - Genova-Ovest.

In conclusione: avremmo un utilizzo molto più modesto dell'A10 attuale (A10 bassa) e molto maggiore della Gronda Alta (A10 alta); un traffico decisamente inferiore in Val Polcevera a valle di Bolzaneto; la cessazione dell'interferenza del traffico di raccordo tra A12 e Genova-Ovest col tessuto urbano cittadino; più nodi di comunicazione tra le varie autostrade e non uno unico in Val Torbella come previsto dal progetto Autostrade; nodo, stando anche alle simulazioni trasportistiche, che gravato di una quota di transiti elevatissima, sarebbe facilmente soggetto a saturazione.

Per contro, il nuovo ponte sul Polcevera (o passaggio in subalveo) nella zona di Bolzaneto, verrebbe gravato di transiti maggiori rispetto a quanto previsto attualmente dai progetti di Soc. Autostrade.

Non è nelle mie possibilità valutare i costi di costruzione di un'opera del genere, posso qui solo evidenziare che la costruzione delle nuove

bretelle A10 bassa / A10 alta, e Genova Ovest - Genova Est/A12, verrebbe compensata dalla possibilità di non intervenire sull'A7 e di non raddoppiare la Galleria Sperone. Non sarebbe inoltre più necessaria la costruzione del complicato nodo sotto la collina di Belvedere in uscita dal Morandi e verrebbe ridimensionato anche il nodo della Val Torbella.

IPOTESI DI DISMISSIONE DEL PONTE MORANDI

Con la creazione di due bretelle come quelle proposte, e con il conseguente spostamento del baricentro autostradale verso nord, potrebbe non essere utopistico pensare di dismettere e demolire il Ponte Morandi. Tale ponte continuerebbe infatti a servire soltanto la relazione tra A10 bassa e Genova-Ovest, relazione che in parte potrebbe essere soddisfatta dalla nuova viabilità a scorrimento veloce tra San Benigno e l'Aeroporto, e in parte dal nuovo casello di Campi.

PARTE SECONDA

LA GRONDA A RIVAROLO - UN'IPOTESI ALTERNATIVA E IN GALLERIA

Nel caso le proposte appena formulate, né altre differenti ma con i medesimi obiettivi, di revisione complessiva del progetto "Gronda" non dovessero essere prese in considerazione, e se la cosiddetta "opzione zero" venisse giudicata non percorribile, suggerisco almeno una variazione per mitigare il passaggio della Gronda nella zona di Rivarolo.

Nell'incontro avuto con gli ingegneri della Società Autostrade il giorno 17 marzo alla sede del Municipio della Val Polcevera, si è posto all'attenzione l'impatto che, dai progetti attuali, genererebbe la Gronda di Genova nel quartiere di Rivarolo, in particolare nelle aree del Fosso Maltempo e della Val Torbella. In tale zona verrebbero infatti costruiti alcuni viadotti, a tre o quattro corsie, che andrebbero ad aggiungersi agli attuali già presenti.

Le proposte alternative presentate da alcuni cittadini, che vertevano sulla scavo di una galleria in luogo della costruzione dei viadotti, sono state bocciate dai tecnici di Società Autostrade in quanto, allo stato attuale, non sarebbe possibile

costruire tunnel di quattro corsie.

La soluzione però ci sarebbe, la propongo di seguito, e si basa sulla separazione dei flussi di traffico all'entrata del casello di Genova Ovest e all'uscita del Ponte Morandi.

Nell'ipotesi ricalco il tracciato proposto per la gronda alta soluzione 2, ovvero sia quello che prevede l'attraversamento del Polcevera tramite un ponte all'altezza del mercato ortofrutticolo di Bolzaneto, ma non ci sono controindicazioni nel caso si scelga un'altra soluzione, e infatti in appendice sviluppo anche l'ipotesi su base Gronda Bassa. Non faccio alcuna modifica al tracciato proposto da Autostrade eccetto per la parte compresa tra il casello di Genova Ovest e la Val Torbella.

L'ipotesi 2 della gronda, è quella più complessa, in quanto nel tratto che ci interessa, prevede due origini e ben tre destinazioni, ovvero le relazioni complessive sono ben sei (nell'ipotesi gronda bassa sono solo 4).

BREVE ANALISI DEL PROGETTO DI SOCIETÀ' AUTOSTRADE E PRESENTAZIONE DELLE ALTERNATIVE

Secondo quanto previsto dal progetto Autostrade, chi arriva dall'A10 (ponte Morandi) potrà proseguire per l'A7,

per l'A12, o tornare sull'A10 (nuovo tracciato della gronda alta), per quanto quest'ultima relazione sia ridondante. Abbiamo quindi le prime tre relazioni da soddisfare:

Ponte Morandi -> A7

Ponte Morandi -> A12

Ponte Morandi -> A10 alta

Chi arriva dal casello di Genova Ovest può anch'esso proseguire per l'A7, per l'A12 oppure per l'A10 alta. Abbiamo quindi le altre tre relazioni da soddisfare:

Genova Ovest -> A7

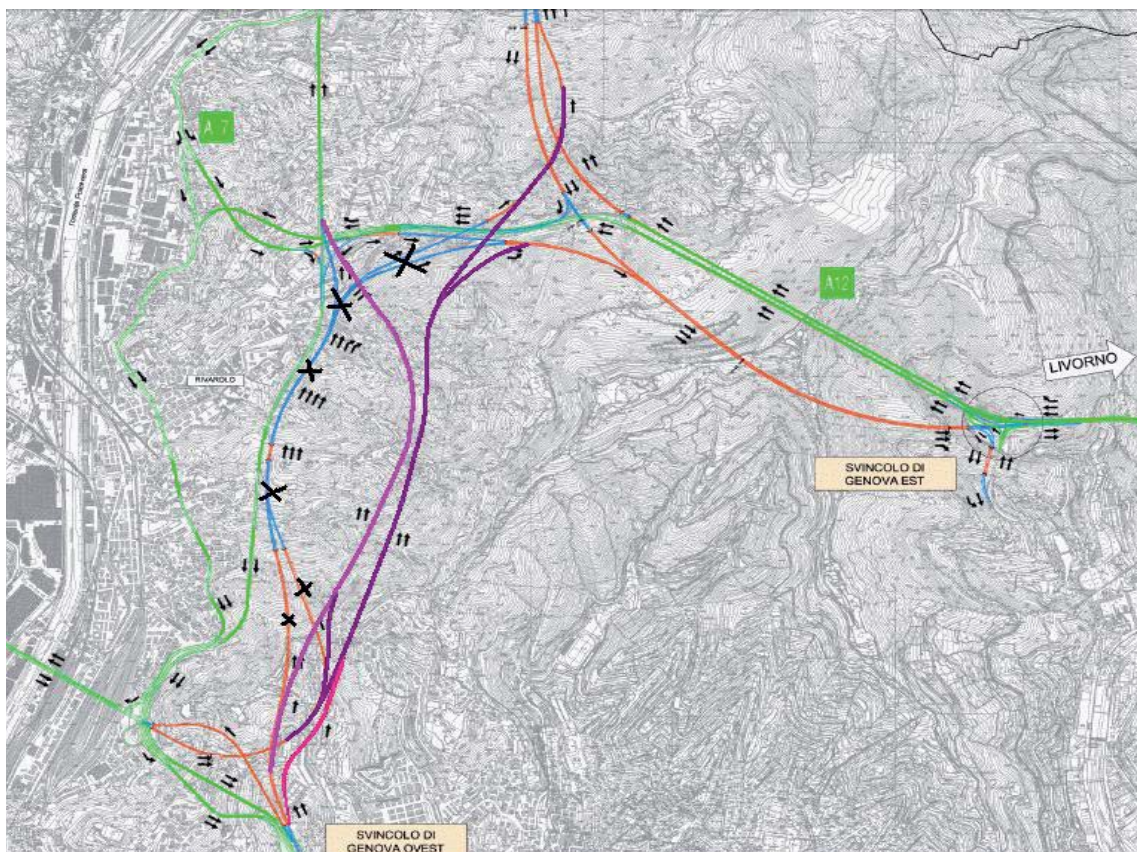
Genova Ovest -> A12

Genova Ovest -> A10 alta

Il progetto di autostrade prevede che dal Ponte Morandi si innesti in direzione nord una sola corsia, che si unirà alle due corsie provenienti da Genova-Ovest all'altezza di Certosa. Le tre corsie risultanti diventeranno quattro poco dopo (superato il Fosso Maltempo) per consentire a due di esse di proseguire verso nord lungo l'A7; alle altre due di curvare a destra e quindi: ad una di connettersi all'A12; all'altra di connettersi al nuovo ponte della gronda e di conseguenza all'A10 alta. Proprio per consentire tutte le interazioni previste (6) sarebbero necessarie le quattro corsie, e quindi il tracciato in viadotto e non in galleria (secondo i tecnici di Autostrade). Ma ecco

le due alternative che propongo, la cui logica che sta alla base è sintetizzabile nel differenziare fin da subito in entrata a Genova-Ovest e in uscita dal Morandi i flussi diretti verso nord da quelli diretti verso est/ovest, e non unirli per poi differenziarli successivamente come da progetto di Soc. Autostrade.

PRIMA ALTERNATIVA



Nel progetto di Autostrade chi entra a Genova-Ovest ha la possibilità di scegliere immediatamente la direzione dell'A10 (Ponte Morandi) attraverso un'unica corsia, oppure quella dell'A7/A12/A10 alta, attraverso due corsie. La modifica prevede invece che in direzione nord si diramino sempre due corsie ma su due carreggiate separate, questo per differenziare fin da subito i flussi diretti lungo l'A7 (corsia colore ciclamino nella mappa allegata), oppure diretti verso l'A12 o l'A10 alta. Quest'ultima e terza corsia, è,

nella mappa allegata, la corsia più a destra, di colore rosa.

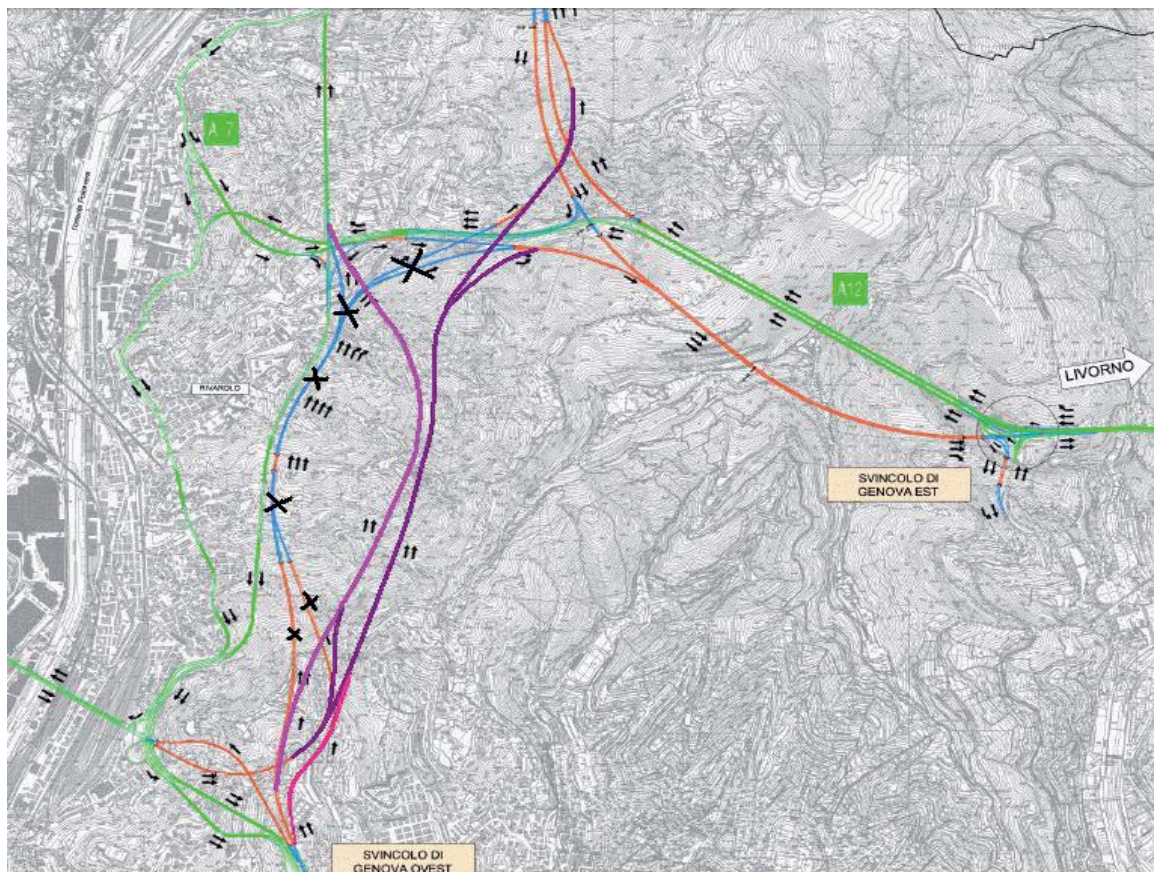
Dal Ponte Morandi invece che una corsia, avremo due corsie, inizialmente su un'unica carreggiata, che si dirigeranno verso nord. Già sotto la collina di Belvedere queste due corsie (linee di colore viola sulla mappa) si biforcheranno: quella a sinistra si unirà alla corsia proveniente da Genova-Ovest, ed insieme formeranno la carreggiata (linea ciclamino sulla mappa) che proseguirà verso nord lungo l'A7 e

che incontrerà il tracciato attuale nei pressi della galleria di Monte Galletto.

La corsia di destra proveniente dal Morandi, si unirà invece alla terza corsia proveniente da Genova-Ovest (quella più a destra color rosa), ed insieme (linea viola sulla mappa) formeranno la carreggiata a due corsie diretta o verso l'A12 o verso l'A10 alta, biforcandosi successivamente esattamente come previsto dal progetto di Autostrade.

Con queste modifiche non si avrebbero più i viadotti (e di conseguenza anche i cantieri) in Via Piombelli, sulla sponda sinistra del Torbella (Via Vezzani, Salita al Garbo), e sarebbero molto ridimensionati anche i viadotti sotto il Cige (ho segnato con le croci nere le parti di tracciato che non verrebbero più realizzate). Permetterebbe il viadotto nella zona del Cimitero di Rivarolo; questa parte di tracciato non l'ho volutamente modificata perché mi premeva mantenere i raccordi come nel progetto originale, per non introdurre troppi elementi di modifica e per dimostrare che dalla Val Torbella verso Sud un'alternativa può esistere. Naturalmente si potrà verificare in seguito la possibilità di modificare anche la parte in cui il nuovo tracciato si connette con l'attuale A7.

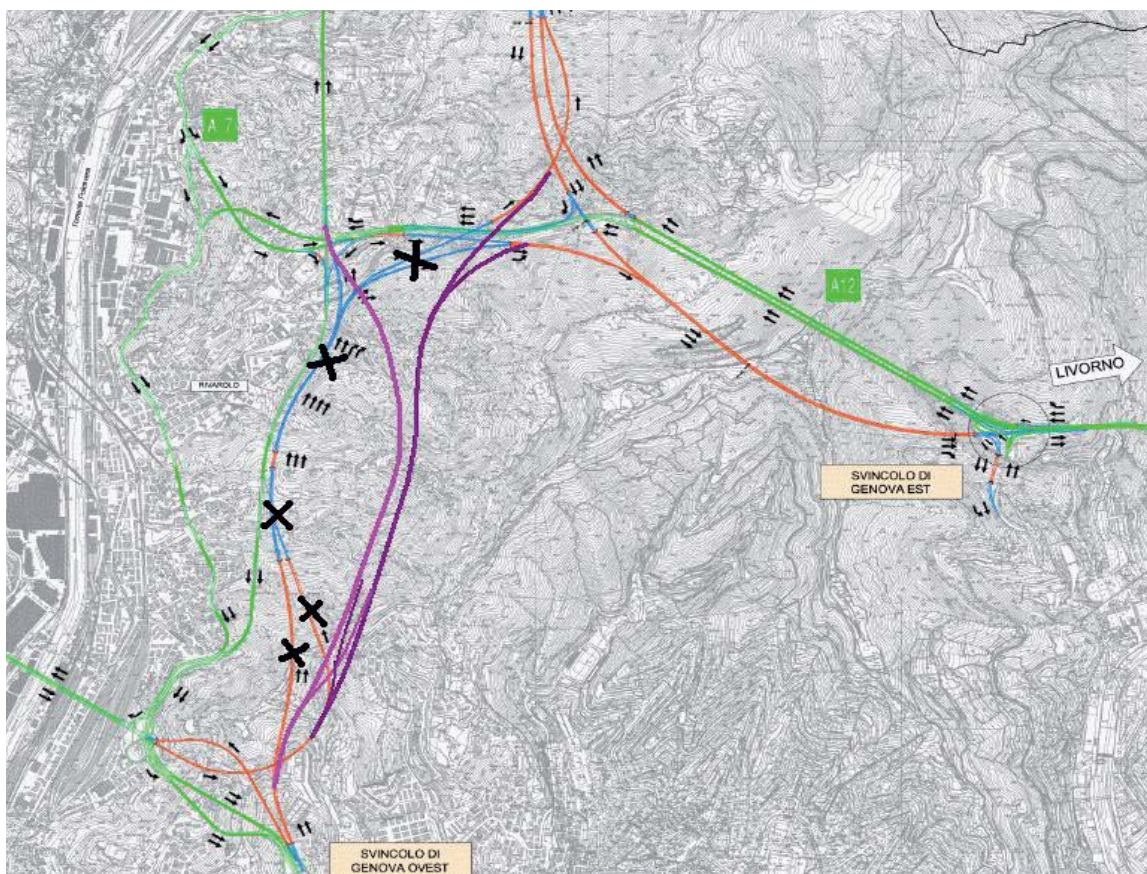
SECONDA ALTERNATIVA



Questa seconda alternativa è forse di più complessa realizzazione tecnica. Prevede infatti una semplice biforcazione delle carreggiate provenienti dal Ponte Morandi e da Genova-Ovest. In origine avremo quindi le due carreggiate di due corsie, una proveniente dal Morandi, l'altra da Genova-Ovest. Ognuna di queste due carreggiate si biforca, la corsia di sinistra dell'una incrocia (ovviamente su un piano sfalsato) la corsia di destra dell'altra, andando a formare poi due nuove carreggiate, ognuna delle quali composte da

una corsia proveniente da Genova-Ovest e dall'altra proveniente dal Morandi, e dirette una verso l'A7 e l'altra verso l'A12/A10 alta. Anche in questo caso avremo come risultato due gallerie a due corsie. Il dubbio di fattibilità riguarda la possibilità tecnica di incrociare le due corsie dovendo eseguire l'operazione in spazi ristretti.

ALTERNATIVA BASATA SU GRONDA BASSA



Non ci sono sostanziali differenze rispetto alla mappa basata sulla gronda alta (che a sua volta è applicabile sia all'ipotesi 2 che 1, l'ipotesi 3 non prevede un viadotto a 4 corsie ma solo a 3). I flussi di traffico vengono direzionati nello stesso modo.

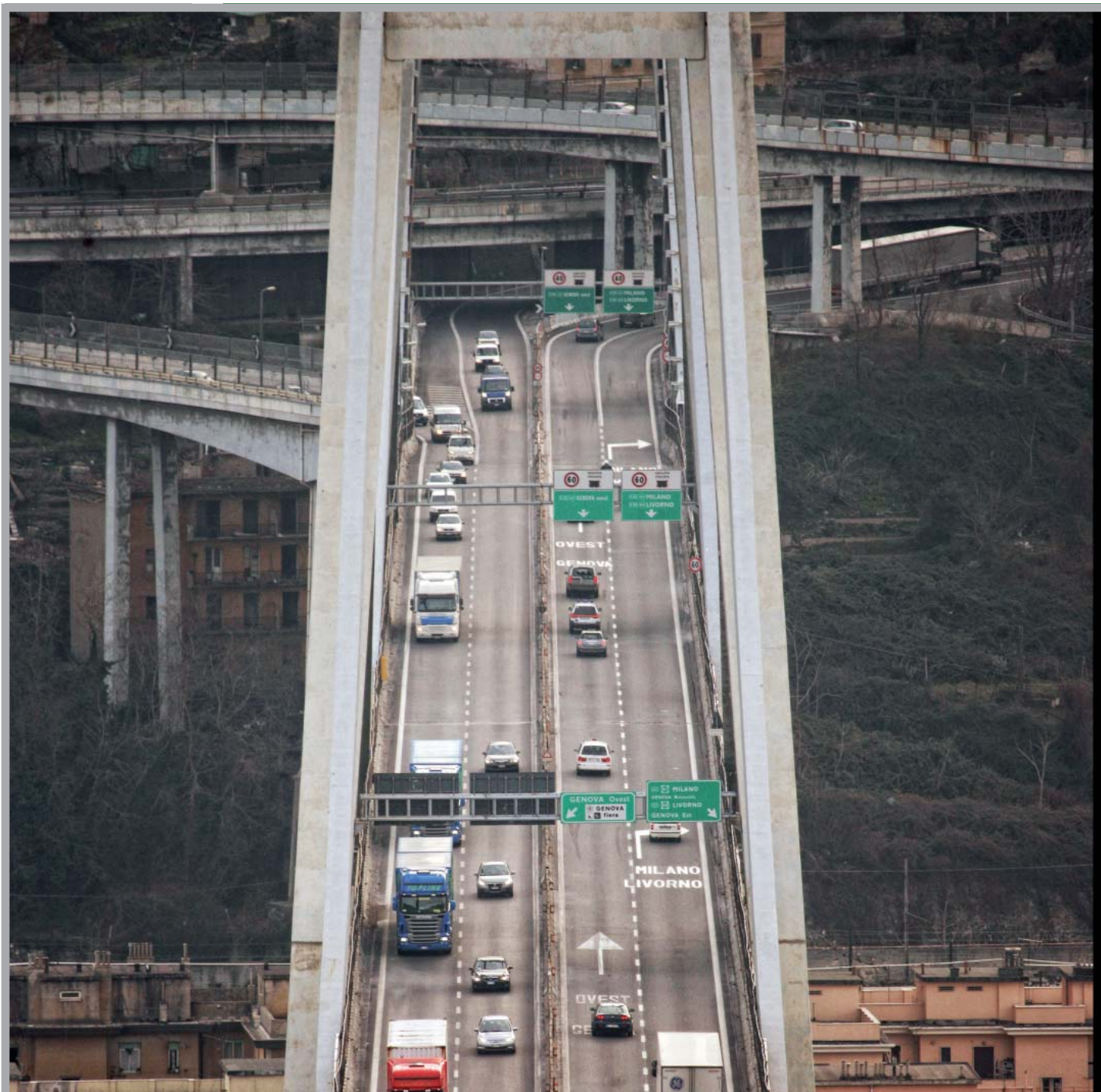
La carreggiata che arriva dall'A10 (ponte Morandi) di due corsie, si biforca sotto la collina di Belvedere. La corsia di destra va a formare una nuova carreggiata in galleria

insieme alla corsia che giunge da Genova-Ovest direzionata sull'A7. La nuova carreggiata di due corsie completamente in galleria prosegue lungo l'A7 fino a connettersi con l'attuale galleria Montegalletto. Solo nel tratto terminale, all'incirca sopra il cimitero di Rivarolo, sarebbe necessario un viadotto (salvo ulteriori modifiche al tracciato). La corsia di destra si congiunge alla corsia proveniente da Genova-Ovest e diretta verso l'A12, andando

a formare una nuova carreggiata a due corsie interamente in galleria fino alla connessione con l'A12.

In blu ho disegnato una piccola modifica al tracciato, nel caso Autostrade contestasse nel percorso viola una connessione all'A12 troppo verso est (già in galleria).

Ad ogni modo è evidente che le mie grafiche sono solo d'esempio, mi preme soprattutto evidenziare il concetto della differenziazione dei flussi di traffico in entrata a Genova-Ovest che permetterebbe di realizzare un doppio tunnel a due corsie e risolvere il problema dell'unico tunnel a 4 corsie.



Commissione per il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova

c/o Ufficio Città Partecipata – Comune di Genova – Via di Mascherona, 19 – 16123 – Genova

Tel. 010/20976208 – **Sito web:** <http://urbancenter.comune.genova.it>

Mail: commissionedibattitopubblico@comune.genova.it