



GRONDAGENOVA  
DIBATTITO PUBBLICO

# La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

# Quaderno degli attori



---

Presentato da **MASSIMO ACETI**

---

2 marzo 2009

---



## PROPOSTA TRACCIATO ALTERNATIVO GRONDA NEL TRATTO COMPRESO TRA GENOVA OVEST E LA CONNESSIONE CON LA GENOVA-SESTRI LEVANTE- LIVORNO

Nella proposta formulata dalla Società Autostrade per la nuova gronda di Genova, si sono elaborate varie alternative per l'attraversamento del Polcevera, che potrebbe avvenire tramite un nuovo "Ponte Morandi" da costruirsi poco a sud o poco a nord dell'attuale, o tramite nuovi ponti da allocare nella zona compresa tra Teglia e Maneseno. Non esistono invece ipotesi di tracciato alternative per il tratto di nuova autostrada che dovrà collegare lo svincolo di Sampierdarena (Genova Ovest) alla connessione con l'autostrada Genova-Sestri Levante-Livorno (A12).

In particolare non sono state previste varianti per il tratto a nord del Ponte Morandi (nuovo o attuale), tratto che, nell'ipotesi attuale, sarà in gran parte a cielo aperto e in viadotto, andando a impattare notevolmente su parte del quartiere di Rivarolo.

Stando alle mappe messe a disposizione dall'Urban Center, i nuovi viadotti previsti dovrebbero essere costruiti adiacenti a quelli già presenti, nel tratto della Valle del Rio Maltempo (Via Piombelli alta) e del Rio Torbella (fianco est di Via Vez-

zani), ai piedi di entrambi i versanti della collina del Garbo, sotto la quale verrebbe scavata una breve galleria di raccordo. Tali zone già svantaggiate dalla presenza dei tracciati dell'attuale autostrada, verrebbero ulteriormente penalizzate dalla nuova costruzione.

Ad aggravare la situazione, vi sono gli elementi che emergono dallo Studio Trasportistico elaborato dalla stessa Società Autostrade, che prevede per il 2035 quasi un raddoppio del traffico esistente attualmente. La zona di Rivarolo verrebbe così interessata non solo dalla ingombrante presenza di questa nuova infrastruttura, ma anche da un sensibilissimo aumento di traffico passante, con conseguente notevole peggioramento della qualità dell'aria e della vita nel quartiere stesso, già gravato dal transito delle attuali autostrade e che rimarrebbero tali.

Tale zona, in particolare Via Piombelli, Via Vezzani, Via Canepari e Via Rossini, verrebbero anche interessate dalle strade di cantiere per la costruzione di questo tratto di Gronda, provocando un ulteriore grave impatto sul quartiere per un

numero di anni imprecisato (7 o 8 secondo le più ottimistiche previsioni).

Fatte queste premesse, presento due proposte alternative, la prima che può essere considerata sia per l'opzione Gronda Alta che per quella Gronda Bassa, la seconda solo per la Gronda Bassa, che ridurrebbero notevolmente i disagi alle zone sopra specificate e, nel secondo caso, anche i costi dell'opera.

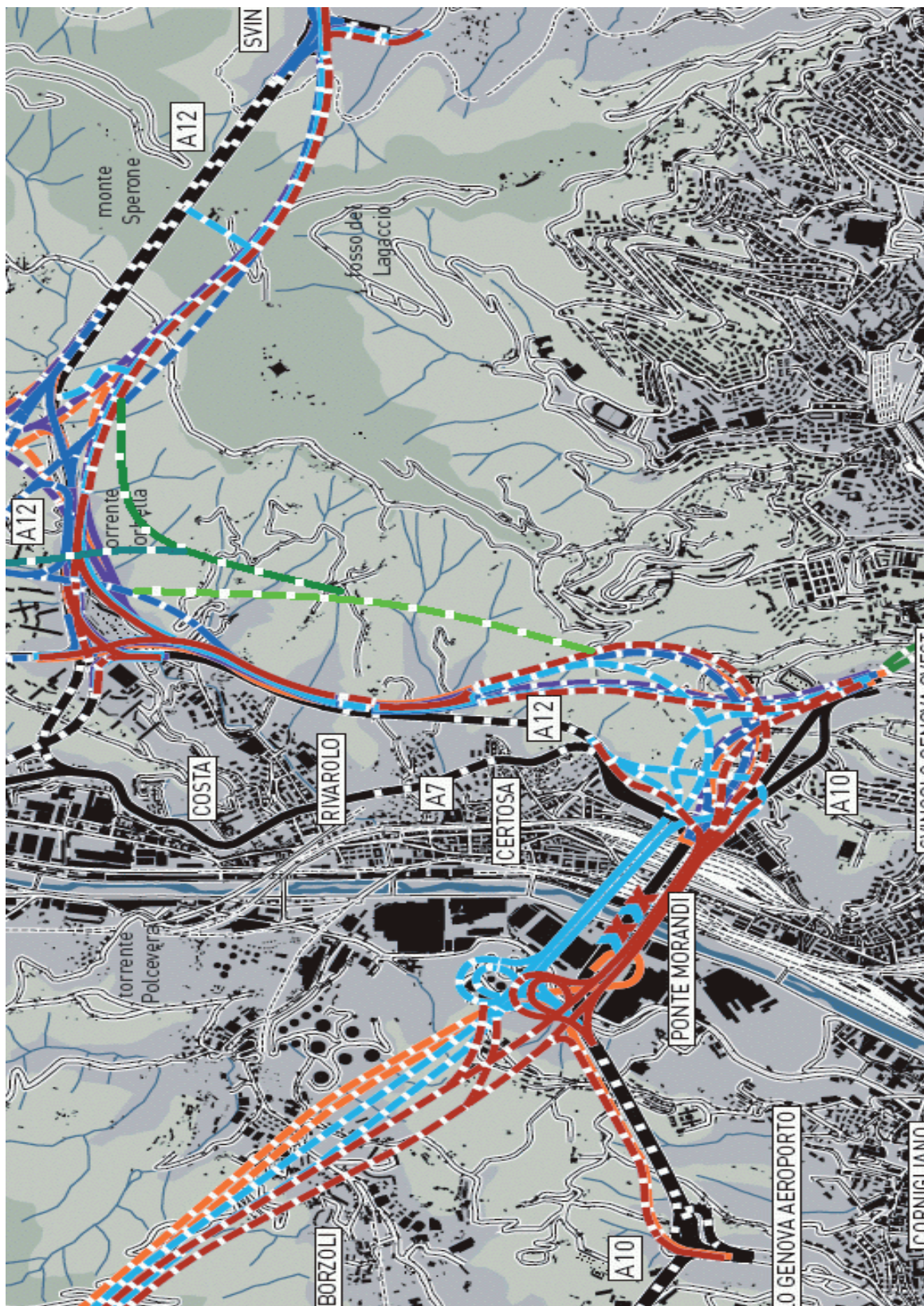
## 1° ALTERNATIVA VALIDA IN OGNI CASO

Il tracciato alternativo che propongo, scorrerebbe interamente in galleria e più a monte (est) di 300/400 metri rispetto a quello in progetto, raccordandosi con i tracciati già previsti, a sud sotto la collina di Belvedere, e a nord all'altezza della connessione con l'A12.

Si tratterebbe di scavare 1300/1400 metri di tunnel aggiuntivo rispetto al progetto attuale, e di evitare la costruzione di due viadotti.

Allego una mappa modificata, dove accanto ai vari tracciati già previsti, ho aggiunto in verde la mia proposta, e in verde più scuro un'ulteriore alternativa ancora meno invasiva per il raccordo con l'A12 e l'A7. Il tratteggio bianco sta ad indicare che tutto il tratto verrebbe percorso in tunnel.

## 1° ALTERNATIVA VALIDA IN OGNI CASO (MAPPA)



## 2° ALTERNATIVA IN CASO DI REALIZZAZIONE GRONDA BASSA

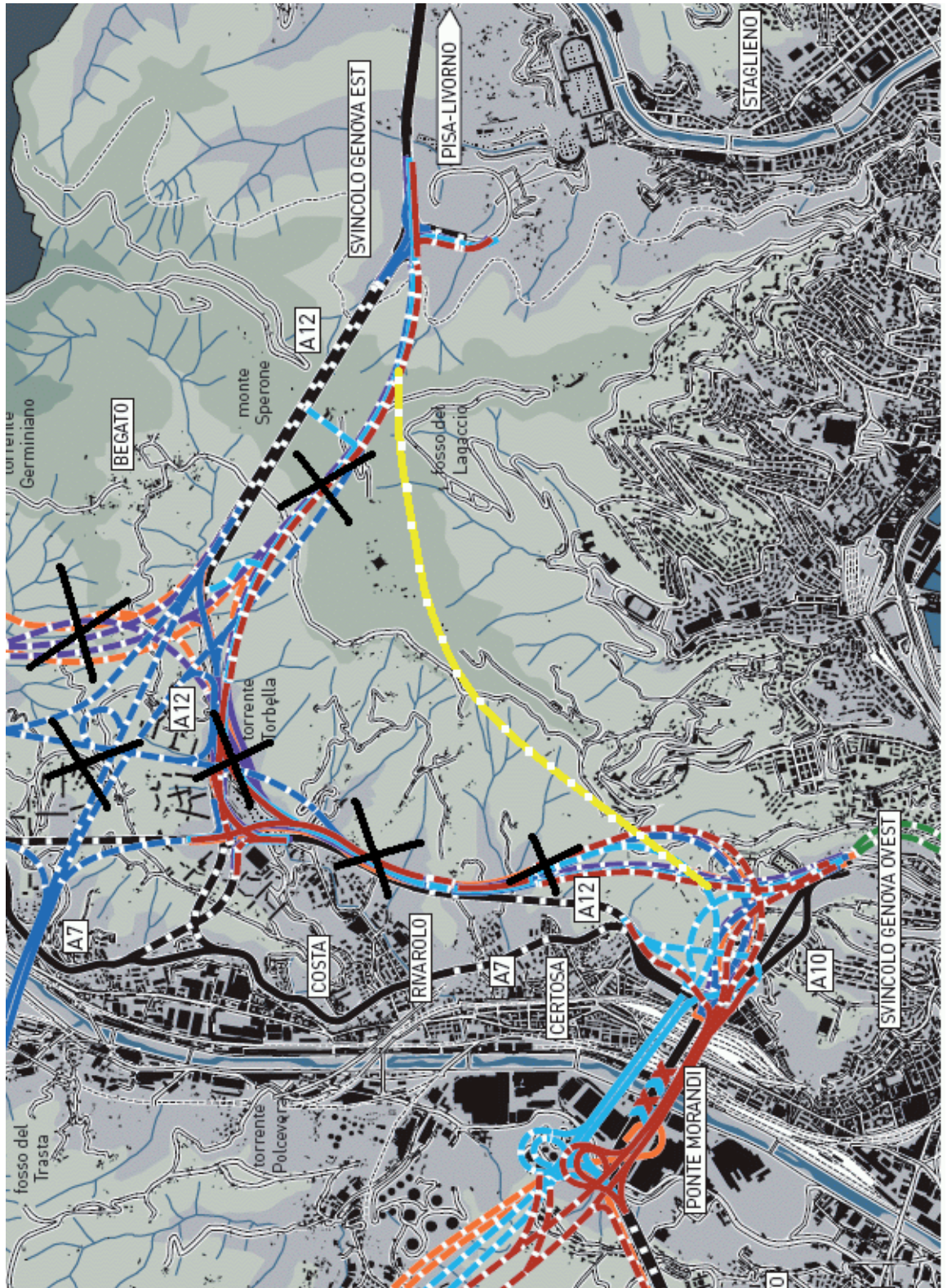
In questo caso, in considerazione anche dello studio trasportistico che calcola nel 45% il traffico di raccordo tra A10 e A12, rispetto al totale del traffico che interessa attualmente la tratta tra Bolzaneto e Sampierdarena, propongo un tunnel che colleghi direttamente Genova-Est con lo svincolo di San Benigno e il nuovo Ponte Morandi. Questa soluzione permetterebbe di sgravare appunto di circa il 45% il traffico passante tra Bolzaneto e Sampierdarena e consentirebbe di lasciare inalterato detto tratto, non rendendo nemmeno più necessario la creazione del nuovo grande svincolo tra A12 e A7/A10 nell'area di Begato. Permetterebbe inoltre di diminuire i tempi di percorrenza tra Genova-Est e Genova-Ovest/Aeroporto.

Questa ipotesi, tra tutte, sarebbe anche probabilmente la meno impattante per la Valpolcevera, salvo l'area attorno Via Fillak (Certosa Bassa/Campasso) che sarebbe interessata dalla costruzione del nuovo Ponte Morandi, ma che lo sarebbe in ogni caso se si realizzasse la Gronda Bassa. Sarebbe, altrettanto probabilmente, la meno costosa.

Allego anche in questo caso mappa

modificata con in giallo il percorso del tunnel. Le croci nere indicano i tratti di tracciato che non verrebbero più realizzati.

## 2° ALTERNATIVA IN CASO DI REALIZZAZIONE GRONDA BASSA (MAPPA)



## CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA COSTRUZIONE DELLA GRONDA DI GENOVA

Dallo studio trasportistico della Società Autostrade, appare evidente che lo scopo della nuova autostrada è quello di consentire un aumento dei flussi di traffico da e per il capoluogo ligure. A parità di scenario complementare si assume infatti un considerevole aumento di traffico rispetto allo status quo infrastrutturale attuale. Non si fa riferimento alcuno alla possibilità che la ferrovia sottragga quote di traffico merci, o quantomeno intercetti l'incremento di detto traffico.

Non si fa riferimento alcuno alla possibilità di scenari non "BAU" (business as usual), ovvero alla possibilità che l'economia e i traffici smettano di crescere, nelle modellizzazioni utilizzate si tiene conto soltanto di un decremento percentuale del trend di crescita. Eppure la crisi economico/finanziaria in atto (e che potrebbe trasformarsi anche in crisi energetica) dovrebbe consigliare una maggiore prudenza nelle stime di crescita. Ma si regerebbe in piedi finanziariamente un progetto da 5 mld di euro se non venisse previsto un consistente incremento di traffico?

Supponendo però che le stime siano corrette, si arriverebbe al 2035

(cioè solo circa 15 dopo la fine dei lavori) con un incremento del traffico di quasi il 100% rispetto all'attuale, con le autostrade, vecchie e nuove, nuovamente intasate. A pagare maggiore dazio sarebbe la Valpolcevera. Dal punto di vista ambientale e sociale sono infatti tre i punti critici del progetto: lo snodo di Voltri; l'attraversamento del Polcevera; la tratta di raccordo tra A10 vecchia e A12 in sponda sinistra del Polcevera (da Campasso a Begato). In particolare quest'ultima zona, verrebbe interessata, oltre che dall'impatto materiale delle nuove infrastrutture, da un enorme incremento di traffico nel caso di realizzazione della "Gronda Bassa" (ricostruzione del Ponte Morandi poco a nord o a sud dell'attuale), con conseguente sensibile peggioramento della qualità dell'aria e della vita. E' questa la tratta oggetto della proposta alternativa di tracciato sopra indicata.

Nel dibattito in corso dovrebbe quindi essere inserita la domanda se è un obiettivo ragionevole per la comunità genovese quello di assecondare un aumento del traffico passante per Genova. O se invece sarebbe più opportuno migliorare sì la fluidità del traffico nell'area genovese, ma anche di calmarlo, attraverso il miglioramento di altre infrastrutture di trasporto, e

di portarlo fuori dalle aree abitate (cosa che il nuovo progetto fa solo parzialmente), con la sostituzione e non il raddoppio dell'attuale tratto autostradale (quello attuale in parte, ad esempio nella tratta discendente dell'A7 tra Bolzaneto e SanBenigno o Certosa, potrebbe essere riservato a sede per un vettore di trasporto pubblico) e se in questo caso un progetto da 5 mld di euro avrebbe un rapporto costi/benefici accettabile.

Sempre dal già citato studio trasportistico di Società Autostrade (peraltro di difficilissima consultazione ai non addetti ai lavori) si rileva che il traffico autostradale di Genova è in gran parte un traffico inerente spostamenti all'interno dell'area metropolitana. Se consideriamo corretto questo dato, non si potrebbe innanzitutto provare ad intercettare una quota di tale traffico migliorando i trasporti pubblici, opzione ottenibile a costi enormemente inferiori?

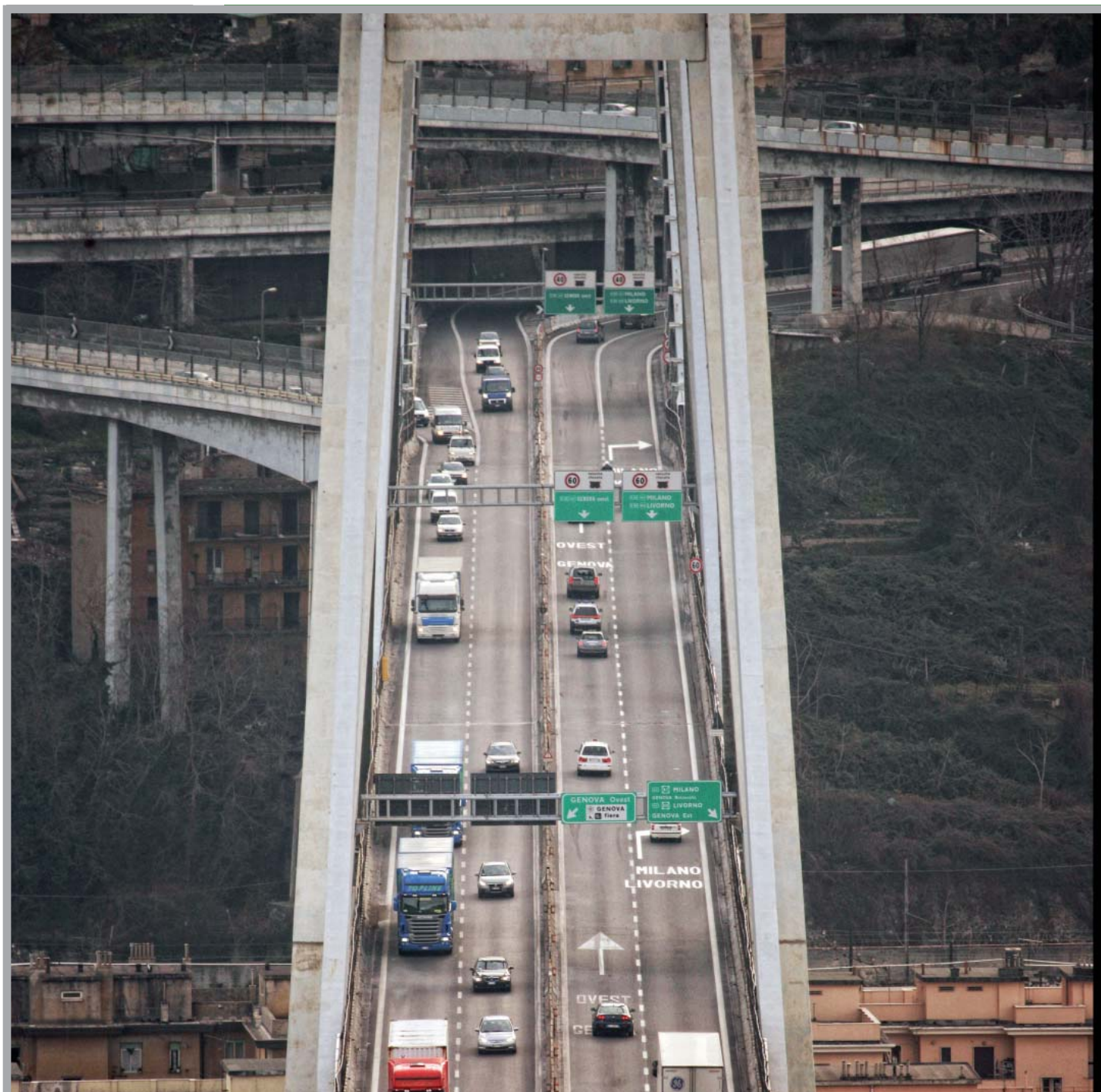
Al di fuori dell'area ligure si rileva che il maggior traffico deriva dai collegamenti da e per Milano. Ma la nuova autostrada non risolverebbe le difficoltà di interazione con l'area lombarda, in quanto non viene previsto l'ammodernamento dell'obsoleto tratto compreso tra Bolzaneto e Serravalle (o quanto meno non è dato al momento sapere se è

previsto).

In conclusione il progetto presentato da Società Autostrade ed avallato dagli Enti Pubblici, Comune, Provincia e Regione, in tutte le cinque ipotesi alternative di tracciato, contribuirebbe ad un aumento consistente del traffico autostradale genovese, che andrebbe nuovamente a gravare, almeno in parte, su zone altamente urbanizzate e porterebbe ad un raddoppio e non alla sostituzione dell'infrastruttura viaria autostradale esistente.

In questo progetto non si fa inoltre alcun accenno ad interventi di mitigazione ambientale nelle aree interessate dalle nuove costruzioni, gli unici oneri di urbanizzazione dell'opera, alla lettura degli attuali documenti resi disponibili, verrebbero destinati ai privati che doversero subire gli espropri.





## 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](mailto:commissionedibattitopubblico@comune.genova.it)