IL SECOLO XIX
GENOVA

29-MAG-2018

PARLA L'A.D. DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Castellucci: «Gronda, lavori al via nuove rampe sulla A10 a Genova»

GRILLO >> 14 e 15

PARLA L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

«Gronda: cantieri al via, ma rivedremo i tempi. Nuove rampe per la A10»

L'ipotesi dell'avvio lavori da Est per alleggerire A7 e centro città
Castellucci: i Tir non potranno viaggiare sull'attuale percorso

IL BORGO DI VESIMA

Ci siamo concentrati particolarmente su questo punto. Ne è scaturita una soluzione migliore di quella iniziale

TUNNEL SUBPORTUALE

Abbiamo convenuto con gli enti locali sull'opportunità di riesaminare l'idea

GIOVANNI CASTELLUCCI
ad Autostrade per l'Italia

DANIELE GRILLO

«LA GRONDA è sicuramente l'intervento più complesso che Autostrade per l'Italia abbia mai affrontato. Ma ora ci siamo. Entro fine anno pubblicheremo i bandi dei lavori. Quest'opera ha tutte le autorizzazioni necessarie, è quindi pronta a partire».

Il progetto Gronda è di fatto ripartito nel luglio del 2001, ma della bretella di raddoppio del traffico autostradale nel Ponente genovese si era iniziato a parlare almeno vent'anni prima. Ora, come annuncia l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Giovanni Castellucci, dalle molte parole si passa ai fatti. Cantieri veri già dai primi mesi del 2019, con un'opzione inedita in discussione proprio in queste settimane: «accelerare sulla fase del potenziamento del Nodo autostradale a Est - racconta al *Secolo XIX* Castellucci, ieri a Genova per un vertice convocato dal presidente ligure Giovanni Toti - cosa che fornirebbe già un'importante soluzione per snellire il traffico».

Dieci anni previsti di cantieri, oltre quattro miliardi e mezzo di costo, 61 chilometri di nuovo asfalto, 23 gallerie e 24 viadotti (realizzati ex novo o potenziati), il progetto è noto. Ma c'è ancora spazio per novità importanti. Per esempio sull'attuale A10 a pedaggio libero tra Genova

Pra' e Genova Aeroporto, «per migliorare l'utilizzo della quale si prevede ora di realizzare nuove rampe in salita e in discesa tra Sestri e Pegli». E poi sul divieto ai mezzi pesanti sulla vecchia autostrada ridotta a tangenziale: «lo chiederemo, è un'opportunità in grado di dare valore al nostro progetto, nato prevedendo il blocco dei Tir».

Ingegner Castellucci, quando vedremo i primi lavori?

I primi, poco visibili, sono già partiti: parliamo di opere propedeutiche e rimozione delle interferenze, allestimento dei cantieri agli imbocchi degli scavi. Nel corso dell'anno aumenterà il volume di attività, mentre i lavori veri e propri cominceranno l'anno prossimo con bandi che contiamo di pubblicare tutti entro la fine del 2018».

Da dove inizierete, e quali tempi avranno gli interventi previsti?

«Il cronoprogramma che abbiamo fornito tempo fa è a tutt'oggi valido. Si sta però studiando l'ipotesi di una tempistica di realizzazione differente tra la parte Est e la parte Ovest, anticipando la fase degli interventi di potenziamento a Levante. Le analisi sono ancora in corso, ci sono valutazioni tecniche da fare. Si tratta dunque di un'opzione, non ancora di una decisione».

Questo potrebbe anticipare la corsa della prima auto sulla Gronda?

«No, non anticiperebbe il completamento dell'opera, che rimane determinato dai tempi di completamento della parte Ovest, ma renderebbe fruibile in anticipo il potenziamento infrastrutturale attorno a Genova Ovest e all'interconnessione con la A12».

A che punto è l'acquisizione di aree e fabbricati? Sono emerse problematiche di qualche tipo, per esempio con le attività produttive sul tracciato?

«È normale, in una procedura così complessa, affrontare qualche piccolo problema. Ma si tratta di problemi specifici. Puntuali, e tutti risolvibili in maniera positiva e costruttiva».

Bucci le ha parlato di parcheggi di interscambio...

«Il sindaco ha fatto accenno oggi (ieri, *ndr*) ad alcuni progetti in corrispondenza dei caselli autostradali e dei punti dove si attesterà la futura metropolitana leggera. Abbiamo convenuto di iniziare a esaminarli insieme. Forniremo le nostre valutazioni tecniche e cercheremo di capire se esistano o meno le condizioni per una partecipazione al progetto».

A proposito di progetti da esaminare con il Comune di Genova, avete parlato anche di tunnel sotto il porto?

«Abbiamo condiviso l'opportunità di rianalizzare il progetto del tunnel subportuale insieme. Per valutare se ci siano le condizioni per un nostro coinvolgimento, che dovrebbe comunque passare attraverso una decisione ministeriale».

Le sono state chieste anche modifiche sul progetto di San Benigno.

«Abbiamo deciso che la rampa di accesso alla A10 di via Cantore non verrà abbattuta».

Però il sindaco avrebbe voluto una revisione anche del collegamento col casello...

«Abbiamo rimandato a una fase successiva a uno sviluppo effettivo del tunnel subportuale ogni ulteriore valutazione sul nodo di San Benigno. I lavori in corso andranno a termine così come sono stati progettati, altre valutazioni verranno affrontate a valle dell'analisi sul tunnel».

Il parco di Villa Duchessa di Galliera, a Voltri, e la famosa "Latteria". Verrà rasa al suolo dalla Gronda?

«Questa interferenza è già stata risolta spostando il tracciato e salvando la Latteria».

Un futuro collegamento diretto in galleria tra Gronda e porto di Pra', passando proprio sotto il parco, è mai stato ipotizzato? Lo ritenete utile o necessario?

«Non fa parte del progetto. Penso che bisogna rimanere concentrati sulle cose importanti. La Gronda è un progetto di grande importanza, complesso ma assolutamente fattibile. Siamo concentrati su questo. Ulteriori iniziative a supporto dell'efficienza della Gronda le valuteremo successivamente».

A proposito di impatto nella zona di Voltri, persiste qualche preoccupazione sulla possibilità che il borgo di Vesima venga snaturato dal passaggio della nuova autostrada. Cosa risponde a proposito?

«Vesima è stata oggetto di particolare attenzione, considerato il valore ambientale della valle. Posso dire che il progetto finale è molto meno impattante di quello inizialmente immaginato, soprattutto nell'imbocco dal lato Est. E oggi viene valutato in maniera estremamente positiva anche da chi a Vesima ci sta».

La "liberalizzazione" della A10 tra Genova Pra' e Genova Aeroporto. Il Comune vi ha chiesto di implementarne le possibilità di utilizzo. In che modo?

« La dobbiamo implementare d'accordo con le istituzioni prevedendo ulteriori rampe di ingresso e di uscita. Oggi non ce ne sono abbastanza. Ci deve essere il massimo livello di permeabilità. Per ottenerlo in più punti dei 10 chilometri "liberati" apriremo ulteriori rampe di ingresso e uscita . (in particolare, specificano i tecnici di Autostrade, verranno previste tra Pegli e Sestri Ponente, *ndr*)».

Divieto ai mezzi pesanti sulla vecchia A10: sì o no?

«Lo proporremo sicuramente. È un elemento qualificante del nostro progetto. Ovviamente la nostra proposta dovrà seguire l'iter autorizzativo corretto, ma riteniamo sia fattibile e qualificante del progetto. Anche perché l'alternativa attra-

verso la Gronda è assolutamente valida anche per i mezzi pesanti che dovessero spostarsi tra i due scali di Sampierdarena e Voltri, i quali senza divieto potrebbero continuare a percorrere la vecchia A10».

Il Ponte Morandi è un malato terminale? Gli interventi eseguiti negli ultimi tre anni sono stati numerosi e hanno limitato fortemente l'utilizzo dell'infrastruttura. Cosa, esattamente, si sta facendo?

«È un'opera che richiede continua attenzione e manutenzione . Comprendiamo il disagio, ma riteniamo che prima di tutto venga la sicurezza . Alla fine di questo intervento di manutenzione straordinaria, Genova avrà un'opera rinnovata».

Cosa, esattamente, si sta facendo?

«Si tratta del sostanziale potenziamento degli stralli (gli elementi diagonali in cemento caratteristici del Morandi, *ndr*) della prima campata, in analogia a quanto fatto nella seconda».

Il Tigullio continua a chiedere il tunnel della Fontanabuona. È nei programmi?

«Il progetto è stato analizzato in profondità in passato. Si era convenuto, con le istituzioni, cosa sulla quale non abbiamo motivi di tornare indietro, che non fosse prioritario. La priorità, ribadita nell'incontro voluto dal presidente Toti, è del nodo di Genova.

L'argomento infrastrutture passerà probabilmente dal "Contratto con gli italiani" alla campagna elettorale. C'è il rischio che il tema diventi territorio di particolare scontro, nei mesi a venire? Pensa che arrivati a questo punto il progetto potrebbe ancora incontrare qualche difficoltà realizzativa?

«Il nostro mestiere è quello di realizzare progetti, proporli alle istituzioni e portarli avanti. Non faccio valutazioni sul futuro, posso solo dire che a differenza di tutte le grandi opere, questa ha un forte supporto da parte della cittadinanza. Una recente indagine fatta da voi (il riferimento è al sondaggio "Zoom" del *Secolo XIX* della prima metà di maggio, *ndr*) quotava a più del 70 % i liguri favorevoli alla costruzione della Gronda. Questo è il risultato di un lavoro di qualità operato anche attraverso il dibattito pubblico per scegliere il tracciato».

Ci permetta, forse è anche la conseguenza delle code continue...

«Questa infrastruttura è stata dimensionata negli anni Cinquanta, e da allora non è stata più aggiornata.Genova nel frattempo è cresciuta, in traffico. In tutte le grandi città italiane l'offerta di corsie, tangenziali e raccordi è più che raddoppiata. Il capoluogo ligure è l'unico che è rimasto identico a se stesso, con l'unica piccola eccezione del potenziamento di lungomare Canepa. Questa è la vera anomalia di Genova e il motivo per cui la popolazione, a differenza di quanto accade in altre grandi città, è oggi sostanzialmente d'accordo a realizzare questa autostrada».

grillo@ilsecoloxix.it

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

«VIA CANTORE, NESSUNA DEMOLIZIONE»

L'AD di Società autostrade Castellucci ha messo l'ultima parola sulla rampa di accesso alla strada Sopraelevata in via Cantore: «Non verrà chiusa, perché la sperimentazione che è stata fatta ha dimostrato l'impossibilità di farlo».

«FONTANABUONA, TRAFORO NON PRIORITARIO»

IL TUNNEL della Val Fontanabuona si farà? «Questo progetto fu a lungo esaminato, in passato, dai nostri tecnici e dalle istituzioni. Ma venne giudicato non prioritario. Al momento, su quest'opera, non è cambiato nulla»

Il tracciato

- Nuovi tracciati autostradali per **72 km**
- **23 gallerie** per 54 km
- **13 viadotti** nuovi

Le indagini condotte

- **41 chilometri quadrati di territorio cartografato e analizzato**
- **100 sondaggi** per complessivi 9.000 metri
- **6.500 metri** lineari di stendimenti geofisici

Le grandezze in gioco

- **390** pozzi e sorgenti monitorati
- Più di **350** campionamenti ambientali
- Oltre **9 milioni di metri cubi** per l'opera nel Canale di Calma di ampliamento del sedime aeroportuale

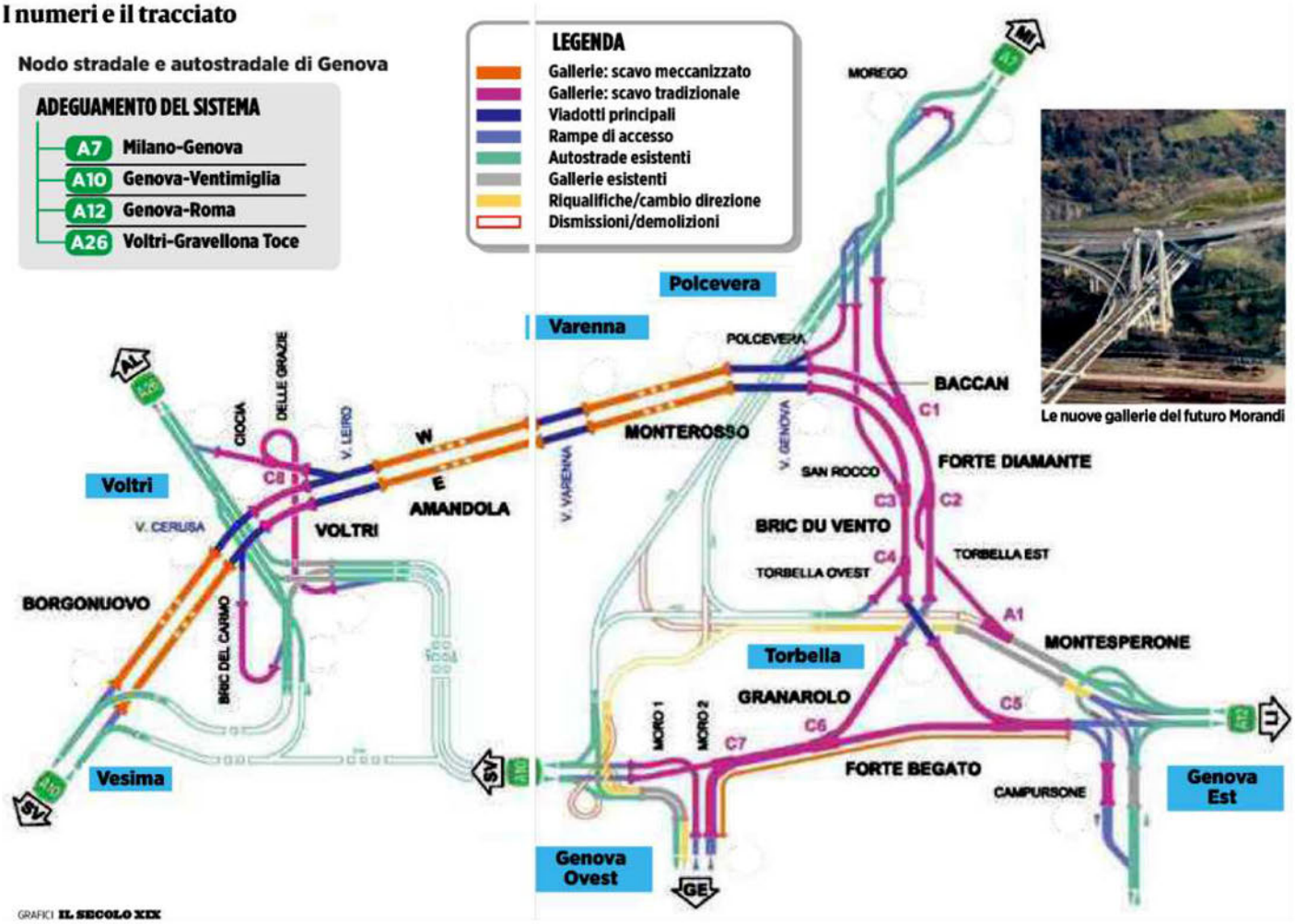
Il progetto

- **Circa 1 milione di ore di ingegneria sviluppate** (studi/progettazione, sopralluoghi/indagini)

L'occupazione

- Previsti alcuni cantieri a regime già dalla fine dell'anno, con una forza lavoro che raggiungerà oltre le **1.500 unità direttamente impiegate**.
- Con l'indotto si dovrebbero superare i **5.000 addetti**

I numeri e il tracciato



Le nuove gallerie del futuro Morandi