

Gronda, il tracciato fai da te più gallerie meno viadotti

Le proposte dei residenti: martedì confronto a Rivarolo

DONATELLA ALFONSO

COME si diventa ingegneri trasportisti? Ad esempio, quando il tracciato della Gronda, almeno ipoteticamente ti passa sopra la testa, in via al Garbo, mettendo in pericolo casa e polmone verde con «erba medica, orto, frutteto e vigneto». Che fare? Una galleria che colleghi la A12 e che risparmi l'area del Garbo; mentre la Valpolcevera si potrebbe decongestionare, aggiunge, con un altro tunnel tra Genova ovest ed Est che passasse sotto il Righi e il fosso Lagaccio. Lo scrive Riccardo Romeo, uno



Uno dei progetti sposterebbe l'inizio del tracciato appena sotto il Turchino

dei genovesi che stanno dando vita a quell'«ingegneria popula-

re» come l'ha definita Marta Vincenzi, che si dimostra l'elemento più importante del dibattito pubblico sulla Gronda. Agli «alternativi», cioè i proponenti dei tracciati «fai da te» rispetto alle proposte di Autostrade per la Gronda, piacciono le gallerie; senza contare viadotti evitati e svincoli spostati in zone pressoché deserte. E molti consigli a lasciar perdere tutto e a riportare l'attenzione sulle strade che ci sono e potenziare i treni.

L'ingegneria popolare sarà protagonista martedì all'*Albatros* di Rivarolo quando, oltre ai cinque tracciati già noti - discussi in gruppi di lavoro, peraltro contestati dai comitati antigronda che temono di essere «divisi» ad arte e probabilmente sceglieranno un partecipazione silenziosa ai gruppi, per esprimersi poi nella seduta plenaria - ne verranno illustrati altri quattro alternativi (proposti da Marco Canepa, Elio Vigna, Giancarlo Bonifai e Alessandro Sinagra e da Vincenzo Matteucci del Mil). Altrettanto accadrà, nel gruppo di lavoro sull'impatto in sponda sinistra del Polcevera, per i suggerimenti espressi da Massimo Aceti e Riccardo Romeo. Sul sito i «quaderni degli attori», intendendo con questo termine tutti i protagonisti che prendono la parola, a favore e contro, sono riportati con studie cartine. Il progetto più corposo è quello di Bomufai e Sinagra (con Roberto Ionna e Giovanni Fornaciari) che sposta l'ini-

zio del tracciato appena sotto il Turchino, al viadotto Gorsexio, proseguendo con più gallerie spezzate da viadotti (un elemento di maggior sicurezza, dicono i proponenti) sino alla Valvarena, dove riprende il percorso già disegnato da Autostrade. Da Borzoli i Tirscenderebbero su Cornigliano per raggiungere il porto con la strada a mare; un viadotto sul Polcevera sopra i mercati, ma

toccando poche case, e collegandosi in galleria alla A12. Anche Marco Canepa riparte dal Gorsexio per raggiungere il Varena, ma non prosegue in Valpolcevera, insistendo invece sul potenziamento della metropolitana e della ferrovia. Parla di una «forcella» tutta dedicata alle merci l'architetto Vigna: un braccio su Voltri, un altro su Cornigliano e Sampierdarena tramite strada a mare, e poi un unico asse fino a Busalla per reimmettersi sulla A7. Per Vincenzo Matteucci del Milla soluzione, invece, è tutta in galleria, con una tangenziale sotterranea da Nervi a Voltri, e progressivamente dismettendo gli attuali tracciati autostradali. A parte quest'ultimo, tutte le proposte alternative insistono su un tema sul quale per ora Autostrade sembra fare orecchie da mercante: il declassamento della A10, che diventi tangenziale urbana. E' uno degli elementi fondamentali, se ci ricordiamo bene, per cui si pensava necessaria la Gronda: come mai se ne ricorda solo l'ingegneria popolare?



Un residente anti-gronda

