

I CANTIERI

Gronda, cento tir in più paralisi in autostrada

Questa volta i dati sono ar- rivati. E anche se restano ancora molti gli interrogativi irrisolti, la gronda di ponente comincia a prendere forma, almeno per quel che riguarda le soluzioni che Anas intende adottare in materia di cantieri. Ieri mattina, nel corso del terzo incontro tematico del dibattito pubblico organizzato a Cornigliano, dopo una serie di faccia a faccia ad alta tensione fra comitati, tecnici ed esponenti delle istituzioni, sono cominciati ad affiorare i primi elementi concreti sulla portata che quest'opera avrà sulla Valpolcevera e il ponente genovese. Innanzitutto è stata presentata la mappatura geologica delle zone interessate dai vari tracciati, utile a individuare la presenza delle rocce serpentine, che contengono al proprio interno amianto. Lo studio, illustrato da un geologo incaricato da Autostrade per l'Italia (Vittorio Boerio) e discusso da Roberto Compagnoni dell'Università di Torino, ha evidenziato che la presenza più massiccia di materiali fibrosi si trova nella parte a ponente. I carotaggi sono stati effettuati su una superficie complessiva di

55 chilometri quadrati all'interno dei quali sono state individuate otto aree critiche. «Naturalmente la presenza di amianto non è pericolosa in sé - ha chiarito Boerio - ma lo diventa quando queste rocce vengono lavorate. Sappiamo che questa sostanza è presente lungo i vari tracciati e possiamo indicativamente definirne la quantità. Ma è chiaro che parliamo sempre di previsioni».

Detto questo, la parte forse più corposa del dibattito è stata quella riferita ai cantieri. Orlando Mazza, ingegnere di Au-

tostrade, ha preso come esempio due tracciati indicativi di cinque in discussione, il secondo (alto) e il quarto (basso) per fornire un quadro globale delle modalità di intervento. «Nella parte a ponente dove c'è il maggior rischio di materiale amiantifero - ha sottolineato - le gallerie sono tutte lunghe e per scavarle verrà utilizzato un sistema meccanizzato, con fresa Tbm, una macchinario auto-sufficiente simile a un'enorme punta di trapano. Sul versante della Valpolcevera, invece, dopo le rocce presentano caratteristiche diverse verrà utilizza-

to un sistema di scavo tradizionale. E cioè con la realizzazione di una galleria policentrica attraverso mezzi meccanici». E se vi sono due modalità di perforazione delle montagne, esistono anche due modi differenti di trasportare il materiale di risulta. «Per l'intervento con Tbm che smuove cinque milioni di metri cubi di smarino tutto viene automatizzato e caricato su un nastro trasportatore che arriva sino al deposito - ha continuato Mazza - Nel caso di scavo tradizionale, invece, (in cui i milioni di metri cubi sono tre) utilizzeremo i camion. Il materiale asportato servirà a chiudere alcune cave della Valvarena (1,5 milioni di metri cubi), ad ampliare

l'aeroporto per consentire l'atterraggio ad alcuni particolari vettori e a procedere all'allargamento del Vte di Voltri concordato con i comitati». Nel dettaglio lo smarino "su nastro" diretto a Cornigliano attraverserà il Polcevera all'interno di una condotta e non inciderà sulla viabilità. Quello derivante dallo scavo tradizionale, invece, verrà trasportato lungo l'attuale autostrada all'interno

di alcuni tir con un aggravio, giudicato «ininfluente» da Anas, di circa 100 nuovi camion al giorno tra Genova Ovest, Genova Est e l'interconnessione fra A12 e A7. Gran parte dei mezzi pesanti convergeranno

sul casello di Bolzaneto, dove verrà realizzato un deposito, con un totale di oltre ottanta transiti giornalieri. Lo smarino che verrà buttato a mare (che rappresenta la fetta più grande del materiale di risulta), verrà sistemato in cassoni perimetrali «che creano un invaso chiuso e stagno» in modo da essere completamente sigillati.

Insomma, un quadro molto complesso, seppur parziale e non ascrivibile in toto a tutti i tracciati, che ha comunque lasciato irrisolti alcuni interrogativi posti ieri dagli abitanti. Tra questi spiccano l'impatto e la viabilità che avranno i camion che approvvigioneranno il cantiere, la gestione degli scavi di Galleria Crocetta definita da Autostrade «una spina nel fianco», il fatto che la condotta sul Polcevera venga sistemata dentro un alveo a rischio esondazione e i termini di utilizzo delle ex aree Ilva di Cornigliano.

DIEGO CURCIO

I 100 camion in più al giorno fra Genova ovest, Genova est e l'interconnessione fra A12 e A7 serviranno a trasportare 3 milioni di metri cubi di materiale di scavo. I dubbi sulla condotta nell'alveo del Polcevera

