

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, al-
meno 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 Autostrade,

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 autosufficiente
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

