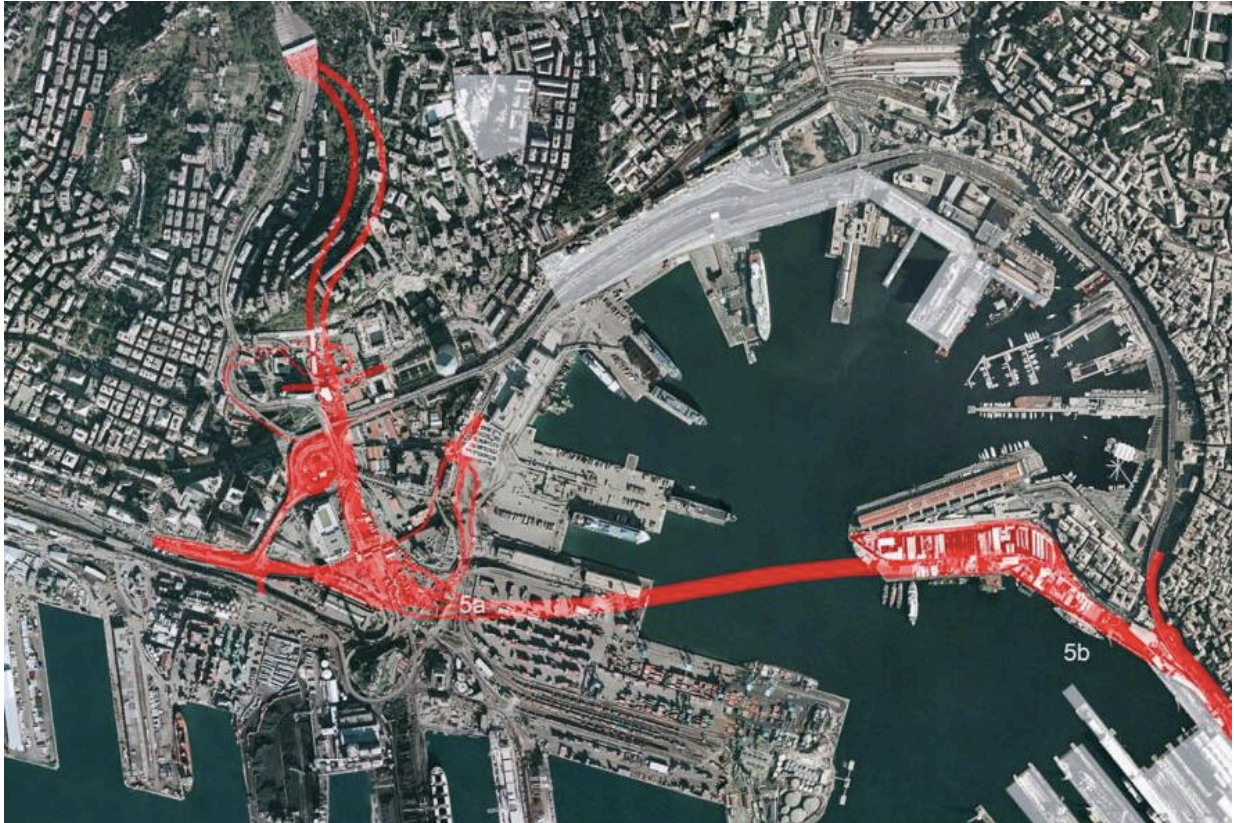


Tunnel subportuale, obiettivo cantieri nel 2025: “Si impone la sostituzione della sopraelevata”

di **Giulia Mietta**

19 Ottobre 2021 - 19:23



Genova. Sono 700 i milioni di euro che l'accordo tra Aspi e gli enti locali per i ristori legati al crollo del Morandi, fa arrivare improvvisamente sul tunnel subportuale di Genova. **Un'idea per cui nel 2002 era stata creata una società pubblica ad hoc, Tunnel Spa, liquidata dieci anni dopo e dopo aver speso tre milioni di euro in un progetto preliminare** che, oggi, potrebbe costituire un punto di ripartenza ma che andrà profondamente ripensato.

Il tracciato del tunnel prevede il collegamento diretto, per 2750 metri, tra lungomare Canepa - San Benigno e la connessione con la sopraelevata all'altezza di via Delle Casaccie. L'ipotesi di progetto prevede la modifica della direttrice principale del traffico dall'attuale asse A7/Genova Ovest Sopraelevata all'asse A10 Genova Aeroporto - Gronda a mare - Tunnel.

Ma, nel **documento allegato all'accordo tra Aspi ed enti locali**, si legge anche che **“si ipotizza la dismissione della sopraelevata** esistente nel tratto tra San Benigno e via D'Annunzio e il rifacimento tra via delle Casaccie e piazzale Kennedy su un doppio livello” e al capitolo “vantaggi per la collettività”, il tunnel si pone esattamente come **alternativa alla via Aldo Moro.**

E poi, **“la cui sostituzione, al di là della convenienza del tracciato e della scelta tipologica, si impone nel breve-medio termine anche per obsolescenza materiale e statica”**, le parole contenute nel documento e che comunque non si discostano dalle motivazioni che, già vent’anni fa, avevano fatto immaginare la realizzazione del tunnel.

“Le diverse campagne di manutenzione - si legge ancora - hanno **evidenziato un avanzato stato di degrado delle strutture in particolare di quelle metalliche** dovuto alle azioni erosive interne delle correnti galvaniche nonché ai fenomeni di condensa che si producono nella trave, il tutto in presenza di atmosfera salmastra”.

Tuttavia **non si parla necessariamente di abbattimento**, anzi. Nell’ambito della realizzazione della nuova viabilità sotterranea “è possibile avviare il progetto di riqualifica e dismissione della sopraelevata, dando vita a un nuovo scenario per il waterfront di Genova”. La sopraelevata venne inaugurata nel 1965, progetto dell’ingegnere De Miranda e dell’architetto Pitto, e da allora non ha mai smesso di essere un tema di discussione tra chi la ama alla follia e chi la raderebbe al suolo. Ci sono delle vie di mezzo.

Qualche settimana fa, e forse non è un caso, **Webuild e l’Università di Genova** avevano messo in piedi un concorso in cui gli studenti universitari avevano il compito di **ripensare la sopraelevata**.

I costi. L’investimento totale dovrebbe non superare i 700 milioni di euro, di cui 470 milioni per la base d’asta e 230 come somme a disposizioni. Stime economiche comunque variabili in funzione dello sviluppo progettuale successivo.

Gratis o no? Il tunnel, che sarà realizzato attraverso gara pubblica, gestito e mantenuto da Aspi dovrebbe essere gratuito. Tuttavia c’è un’incognita. Nello schema di accordo tra Aspi, Comune e gli altri enti c’è un comma in cui si legge che “qualora l’importo complessivo dei due interventi di accesso all’Autostrada A10 da ricomprendere nella concessione risultasse maggiore di 930 milioni, la parte eccedente dovrà essere per intero soggetta a remunerazione tariffaria”.

Secondo l’opposizione in consiglio comunale, in particolare il capogruppo Pd Alessandro Terrile, **questo significa che Aspi sa già che potrà spendere di più per realizzare il tunnel e quindi metterlo a pagamento**, magari parziale. **Secondo il sindaco Marco Bucci, invece, è fondamentale la differenza tra tariffe e pedaggi** e questo significa che semmai Autostrade potranno intervenire con aumenti delle tariffe a livello nazionale tenendo comunque il tunnel gratis.

I tempi. La realizzazione del tunnel prevede, almeno sulla carta, un periodo complessivo di 96 mesi. Per rispettare il cronoprogramma di massima, tra la fine dell’anno e la metà del 2023 si dovrebbero risolvere le questioni relative alla progettazione e alle prime autorizzazioni, per arrivare all’approvazione del progetto entro la fine del 2024, affidare i lavori entro la metà del 2025 e realizzarli in 51 mesi.

Aspi inizierebbe a contribuire dal 2022 con 5 milioni di euro, poi con 10 nel 2023, 15 nel 2024, 100 nel 2025, 200 nel biennio successivo, 150 nel 2028 e 20 milioni nel 2029.

L’intervento sarebbe suddiviso in **quattro lotti**: imbocco di ponente, tunnel sotterraneo, imbocco levante, tratto all’aperto tra Casaccie e la foce. **Il percorso critico è costituito dalle connessioni** di levante e ponente, per via delle interferenze con le infrastrutture esistenti **e le aree portuali**, si legge sempre nel documento.

