

Il caos delle infrastrutture

Da Altare 6 chilometri quasi tutti in galleria: l'ipotesi sul tavolo del Mims Accelera il disegno alternativo per ridurre tempi e lunghezza del tratto

Una variante della A6 Il progetto di Gavio per collegare Savona

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Il faro della società che gestisce la A6 è puntato più sul tratto tra Altare e Savona che su quello che conduce a Torino.

L'autostrada è figlia della necessità infrastrutturale degli anni '50 e adesso tutti i nodi vengono al pettine. Non solo: la complessità di quell'autostrada costringe a continui interventi e addirittura, come spiega l'ispettore del ministero delle Infrastrutture Placido Migliorino, è diventata evidente la necessità di rifare completamente un tracciato di 16 chilometri.

Il gruppo Gavio ha però pronto un progetto per ridisegnare il tratto che collega Savona ad Altare. Una variante di 6 chilometri che consentirebbe di accorciare i tempi del tragitto e liberarsi delle «complessità geometriche» dell'attuale tracciato. A quanto apprende Il Secolo XIX, esiste un progetto di fattibilità che consentirà di realizzare nei due sensi di marcia, un pezzo di autostrada completamente nuova per arrivare alla connessione con la A10, da realizzare quasi interamente in galleria. I contatti con il ministero dei

Trasporti, ora Mims, sarebbero avanzati e diversi elaborati avrebbero già preso la via di Roma per una prima valutazione.

L'iter per questo tipo di opere è lungo e complesso, perché una variante di 6 chilometri progettata per sostituire l'attuale tracciato, incide anche sui piani economici finanziari del concessionario.

Secondo l'ispettore del ministero sono da rifare integralmente 16 km della tratta

Dal termine dell'iter autorizzativo 2 anni per costruire il nuovo tracciato

Difficile capire se e quando potranno partire i lavori, ma dal termine dell'iter autorizzativo serviranno circa due anni per vedere l'entrata in servizio del nuovo tracciato.

Il vantaggio del progetto è che durante la costruzione della variante, non sarà fermato il traffico sul tracciato attuale e il cantiere, come dicono i tecnici, non interferirà con l'operatività.

IL FRONTE NORD

La variante è stata progettata non a fronte dell'emergenza provocata dallo stato di salute delle autostrade liguri. O almeno così pare dalle prime informazioni raccolte. Da un paio di anni il gruppo Gavio sta pensando ad una serie di soluzioni per migliorare l'autostrada che collega Savona a Torino. E tra queste c'è anche la variante di Altare.

L'ispezione di Migliorino ha messo il faro anche su quell'arteria e il dossier sottolinea proprio la necessità «di un tracciato nuovo per i circa 16 chilometri da Altare verso Torino, che ha diversi antichi problemi, a livello progettuale e geometrico - come ha spiegato ieri l'ispettore al Secolo XIX- Al di là degli interventi sulle singole strutture, è bene si inizi a parlare di un rifacimento completo di quel tratto». Migliorino ha raccontato anche di come i contatti con il gruppo Gavio ci siano stati e siano incentrati su un'ipotesi di rifacimento del tratto a Nord che potrebbe ridurre i 16 chilometri a circa 9.

I VIADOTTI E GALLERIE

Il concessionario ha dato il via ad una serie di interventi su diversi viadotti, dopo aver ricostruito quello della Madonna del Monte crollato in seguito



Il viadotto "Lodo" ha 23 pile e si estende per quasi 900 metri



Il cantiere sul "Lodo" dovrebbe terminare a luglio



La galleria Bricco: i cantieri sino a maggio 2022

ad una frana e riaperto a febbraio dell'anno scorso.

Quello sul "Lodo" è invece ancora in corso ed è uno dei cantieri più importanti del tratto che si trova tra l'interconnessione di Savona e lo svincolo di Altare: le 24 campate sono sorrette da 23 pile con una lunghezza di quasi 900 metri. «Dal mese di gennaio 2020 sono in corso sull'opera interventi per un importo lordo dei lavori pari a 14,9 milioni di euro» si legge sul sito del gestore dell'autostrada dove si annuncia anche «l'obiettivo di riaprire all'operatività prefissata» nel minor tempo

possibile (entro il mese di luglio 2021).

Sempre in direzione Torino c'è anche il cantiere già avviato nella galleria Bricco, sempre tra gli svincoli di Savona e Altare. La fase 1 dei lavori sarà portata a termine entro settembre, mentre per la conclusione del cantiere bisognerà aspettare almeno sino a maggio dell'anno prossimo.

Intanto nei prossimi giorni sono previste diverse chiusure: verso Savona, la tratta compresa tra gli svincoli di Altare e Savona sarà chiusa la notte tra domani e lunedì dalle 23 alle 03. «Il traffico deviato sulla

viabilità ordinaria potrà riprendere il percorso autostradale presso la stazione di Savona» spiega il concessionario. La tratta compresa tra gli svincoli di Millesimo e Altare sarà chiusa tutte le notti da lunedì a giovedì 1 luglio dalle 21 alle ore 6 del giorno seguente. La tratta tra Ceva e Millesimo sarà chiusa dalle ore 23 del 4 luglio alle 6 del 5 luglio. In direzione Torino: la tratta tra Savona e Altare sarà chiusa tutte le notti da lunedì 28 a venerdì 2 luglio dalle 21 alle 6 del giorno seguente. E la notte tra sabato 3 luglio e domenica 4 dalle ore 22 alle ore 6. —

Il progetto nacque negli anni Cinquanta per collegare le industrie di Torino e il porto di Savona I nuovi pezzi di infrastruttura furono completati solo nel 2001 dopo quasi 20 anni di lavori

Da autostrada della morte a Verdemare Il raddoppio deciso dopo troppe vittime

LA STORIA

Alessandra Costante

La "Verdemare", si chiama così l'autostrada A6, 130 chilometri che corrono da Torino verso il mare della costa savonese (la carreggiata sud) e 125 che fanno il tragitto inverso. Si perché nel tratto montano, tra Ceva e Savona, i due sensi di marcia sono indipendenti, risultato del raddoppio deciso nel 1973 quando ancora l'autostrada progettata agli inizi degli anni Cinquanta era conosciuta come l'autostrada della morte: chilometri di curve in forte pendenza, gallerie strette, doppio senso di marcia su quella carreggiata che in fon-



Lo storico ingresso della A6 a Savona in una foto del 1965

do nacque solo come camionabile, un'arteria per congiungere l'industriale Torino con il porto di Savona e non certo concepita per la veloci-

tà delle auto e gli spostamenti di massa.

A volere costruire l'autostrada fu la Fiat, desiderosa in quegli anni di motorizzare

gli italiani. Nel 1956 per realizzare il progetto venne costituita l'Autostrada Ceva Savona Spa, controllata dall'industria automobilistica. Il primo tronco, 42 chilometri di curve tra Savona e Ceva, venne inaugurato nel 1960. Poi a distanza ravvicinata arrivarono gli altri fino all'ultimo facile tratto in pianura, aperto nel 1970. Ma proprio in quegli anni, mentre si stava completando il percorso fino a Torino, era emersa l'inadeguatezza della carreggiata unica. Si poteva sorpassare in carreggiata unica, ma a senso alternato e nella corsia centrale. Gli scontri frontali e spesso con esito fatale, le fecero guadagnare l'appellativo di autostrada della morte.

Nel 1973 cominciarono i lavori per il raddoppio tra Savo-

130
i chilometri i
chilometri della A6 Sud
e 125 della carreggiata
nord, quella originale

1960
l'inaugurazione del
primo tronco di 42
chilometri tra Savona
e Ceva

1973
iniziano i lavori di
raddoppio tra Savona e
Altare, 15 chilometri in
direzione di Torino

na e Altare: 15 chilometri in direzione di Torino di un nuovo tratto completamente indipendente. Ma la crisi petrolifera, l'austerità che ne seguì (le domeniche a targhe alternate e le biciclette improvvisamente tornate in auge) e un nuovo clima politico mise-

ro il freno al raddoppio. Nel 1975 l'Italia decise per legge che non si dovevano più costruire nuove autostrade e si dovette arrivare ad una nuova legge, nel 1982, per poter completare il raddoppio. Nel frattempo sull'autostrada della morte gli incidenti continuarono a mietere vittime ed anzi aumentarono: il triste conteggio dell'epoca riferisce di uno al mese. Nel luglio del 1980, dopo l'ennesimo gravissimo scontro (6 vittime), l'autorità giudiziaria ordinò la chiusura al traffico del tratto Ceva Altare (direzione Savona) rendendola di fatto un'autostrada a senso unico verso Torino. Situazione che si sbloccò soltanto nell'ottobre, ma dopo l'eliminazione della corsia centrale e l'abbassamento del limite di velocità a 70 chilometri orari.

E gli anni '80 sono anche quelli della nazionalizzazione della A6: Fiat non voleva impegnarsi nella costosa opera di raddoppio e la Torino-Savona Spa fu acquistata per il 70% dalla Società Autostrade, completamente pubblica. Il raddoppio, molto lento, fu completato nel 2001. Il resto è storia di oggi. —