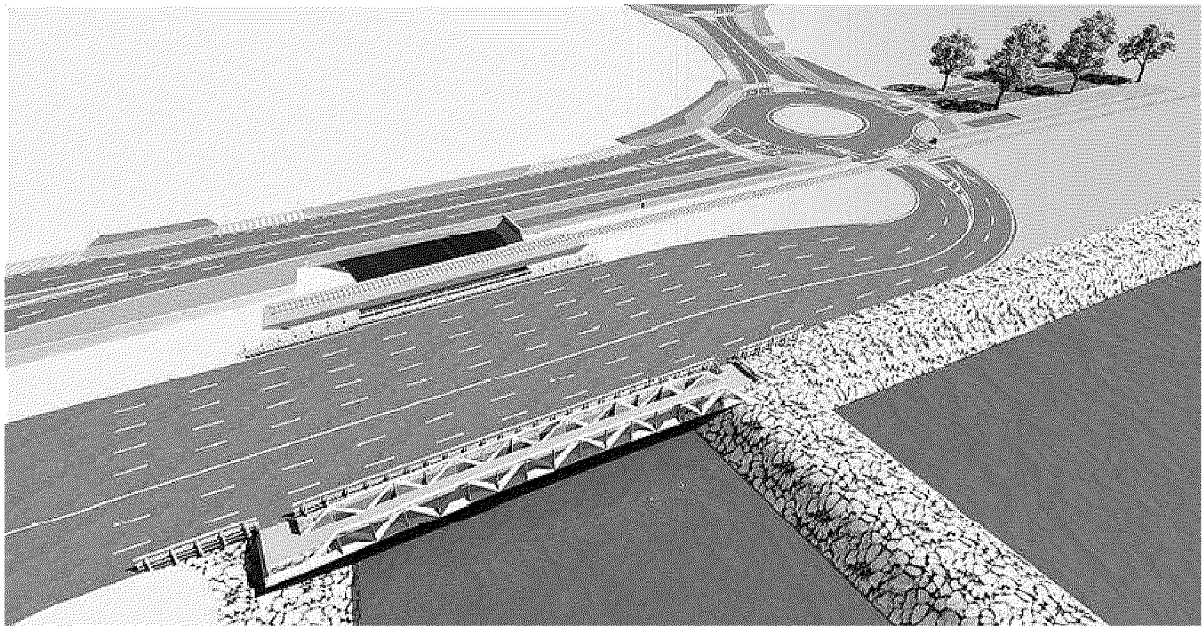
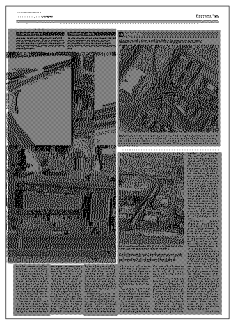
i lavori



La simulazione della realizzazione del nuovo ponte sul Carrione

Il nuovo ponte e il pennello della discordia

Ecco i dettagli del primo lotto del water front
Si allunga la foce del Carrione di 850 metri in mare



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

di David Chiappuella
MARINA DI CARRARA

Il progetto del Waterfront, già entro l'estate 2018 potrebbe cambiare il volto di Marina. Esso prevede un investimento complessivo di 35 milioni di euro: ne sono già disponibili 25. I restanti 10 milioni li dovrà stanziare il governo, dopo l'accordo di programma, che dovrebbe essere firmato entro settembre a Palazzo Chigi.

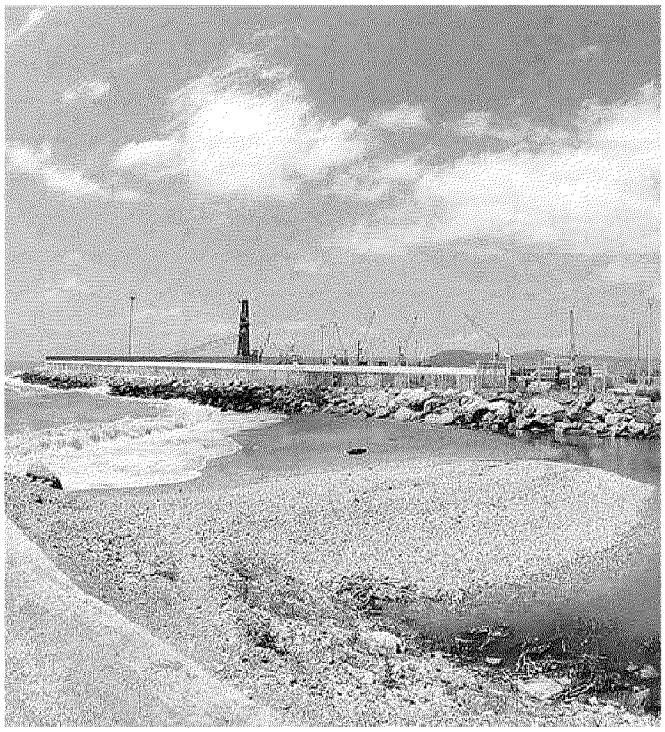
La maxiopera è stata divisa in 4 ambiti ed il ministero dello sviluppo economico ha giudicato questi interventi immediatamente cantierabili.

Già entro fine anno, dunque, potrebbe partire la gara pubblica, con il successivo avvio dei cantieri, così da terminare i lavori in circa due anni e mezzo. La relazione tecnica relativa al progetto preliminare del primo lotto del Waterfront, datata aprile 2013, ha per responsabile unico il geometra Domenico Ciavarella.

I progetti stradali, architettonici ed ambientali sono dell'architetto Sergio Beccarelli e degli ingegneri Pier Paolo Corchia e Filippo Viaro. Il progetto per le opere idrauliche e marine è invece dell'ingegner Paolo Sammarco, docente all'Università di Roma. Il primo lotto del Waterfront prevede la riqualificazione della zona alla foce del Carrione, con un nuovo ingresso al porto per i mezzi pesanti.

La zona interessata è l'attuale nodo viario tra viale Giovanni da Verrazzano, viale Domenico Zaccagna e viale delle Pinete, per una superficie complessiva di 28.400 metri quadrati.

Il fine dell'intervento è quello di provvedere ad una generale riorganizzazione dei flussi di traffico, sia in ragione della loro entità, particolarmente intensa nelle ore di punta, così da ottenere maggior sicurezza stradale, sia per un miglioramento del servizio in vista del futuro potenziamento mercantile, cantieristico e crocieristico del porto commerciale.



A sinistra la foce del Carrione spesso ostruita dai detriti mentre a destra nel rendering generale del progetto si nota il nuovo pennello a mare che prolunga la foce

La maggiore problematica di questo sito è dovuta alla circolazione di mezzi pesanti, che entrano ed escono dallo scalo commerciale, provocando la formazione di code e pericoli per le principali manovre di svolta, soprattutto a sinistra.

Ad essa va ad aggiungersi anche la mancanza di una efficiente rete di percorsi pedonali e ciclabili.

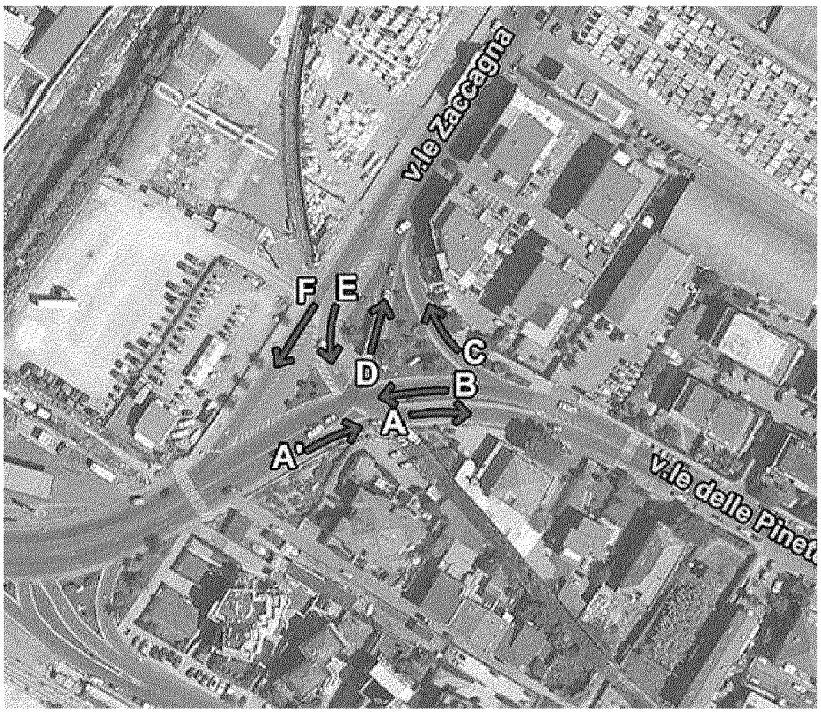
Il progetto di intervento, dunque, prevede di smistare il traffico urbano da quello pesante diretto al porto, attraverso una specializzazione dei percorsi, con la razionalizzazione degli accessi allo scalo e la creazione di entrate distinte per le varie aree funzionali ed i relativi flussi di utenza, avvicinando il varco principale per l'area commerciale allo snodo con viale Zaccagna e prevedendo una viabilità idonea per i trasporti eccezionali del Nuovo Pignone, all'interno di un disegno volto al recupero dell'intera area.

Le soluzioni proposte dai progettisti prevedono la realizzazione di due rotatorie, poste una a nord e l'altra a sud, la realizzazione di piste ciclopedonali, la predisposizione di una corsia propria per i tram, un nuovo ponte stradale ed una passerella pedonale alla foce del Carrione. La rotonda a nord avrà la funzione di riorganizzare e gestire in sicurezza l'intersezione tra le tre strade, mentre quella a sud consentirà di razionalizzare gli accessi al porto, creando ingressi distinti. Entrambe le rotonde avranno le stesse caratteristiche geometriche: diametro esterno di 40 metri e quello dell'isola centrale, completamente sormontabile, di 19 metri.

L'anello di rotazione avrà una larghezza complessiva di 10,50 metri, con una sola cor-

LA VIABILITÀ

Monitorati i flussi di traffico leggero e pesante



Nella foto di progetto l'attuale situazione viaria che disciplina il traffico sulo snodo tra il viale Da Verrazzano, viale Zaccagna e via delle Pinete. Qui, come è visibiloe nel rendering a sinistra sono previste due grandi rotatorie per dividere più razionalmente i flussi di traffico che provengono anche dai cantieri e in previsione della riqualificazione di Marina con la realizzazione delle opere inerenti il Water front

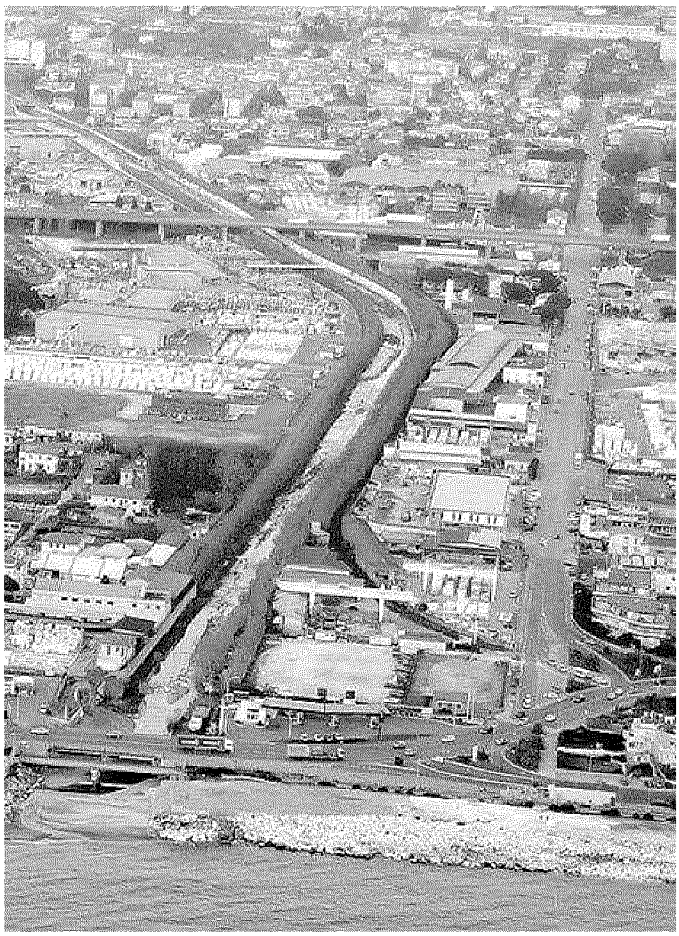
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

sia nella corona rotatoria di larghezza pari a 9 metri. Lungo tutto il percorso delle rotatorie sono previsti marciapiedi e piste ciclabili, posizionati ad un'opportuna distanza dal perimetro esterno delle rotonde e separate da un'area verde. Gli attraversamenti pedonali saranno protetti e posti in evidenza. La realizzazione di questi interventi comporterà la rimozione di 5 alberi di palma, collocati attualmente nella zona.

Essi saranno sostituiti da 6 nuovi platani, piantati lungo viale da Verrazzano, oppure da pini domestici. Il nuovo accesso al porto sarà garantito da un nuovo ponte a campata unica che, costruito alla foce del Carrione, disporrà di 8 corsie di transito da 3,5 metri, modulabili in relazione alle esigenze di esercizio del porto stesso.

Il nuovo ponte sorgerà ad immediato ridosso di quello già esistente e sarà affiancato da una passerella pedonale, realizzata in carpenteria metallica e posta sul lato mare. Il progetto include anche opere di sistemazione e protezione della foce del Carrione che secondo l'Autorità portuale renderanno la città più sicura sotto il profilo del rischio idraulico, eliminando il cumulo di sabbia che si forma adesso alla foce del torrente. Con l'allungamento della diga foranea, assicurano i progettisti, questo fenomeno sparirebbe del tutto. Il Carrione dovrebbe sfociare in una sorta di canale largo 70 metri, orientato verso levante e formato dalle due banchine del porto commerciale e di quello turistico.

Questa scelta tecnica consentirebbe al fiume di prolungarsi in mare per quasi 850 metri, con la possibilità di defluire in acqua in un tetto più largo dell'alveo attuale. Anche secondo l'ingegner Paolo Barsotti, incaricato da Amia di studiare la situazione nella zona tra viale Colombo e la sponda destra del Carrione, il prolungamento della foce del fiume «non farebbe che bene al torrente perché contrasterebbe il formarsi della barra di foce e l'influenza del sovralzo di marea».



Nella foto dal drone di Claudio Cuffaro l'attuale situazione della foce del Carrione e dei viali da Verrazzano, Zaccagna e via Pinete

Gli interventi sul Carrione sono quelli più contestati dagli ambientalisti

Ma proprio gli interventi previsti alla foce del Carrione sono quelli che suscitano maggiori preoccupazioni tra i gruppi contrari alla maxiopera.

Fra essi Legambiente Carrara, secondo la quale il progetto del Waterfront "sembra ignorare la gravissima alluvione che ha messo in ginocchio Marina, ai cui effetti disastrosi ha contribuito proprio l'esistente assetto del porto (la barriera rappresentata dal piazzale Città di Massa).

Secondo l'associazione ambientalista il progetto non "accenna ad interfacciarsi (figuriamoci a coordinarsi e a porre verifiche di merito) con lo studio idraulico post-alluvione sull'intera asta idrografica del Carrione, in corso di avvio e per il quale la Regione Toscana ha stanziato 2 milioni di euro. Si limita a confrontarsi con il progetto dello studio 2008, accontentandosi del fatto che le nuove opere non causerebbero il peggioramento delle condizioni idrauliche. Non evidenzia però (ma lo mostrano le carte!) che i due ponti alla foce non solo mancherebbero del franco di sicurezza, ma sarebbero inondabili: quindi le acque, sbarrate dal piazzale Città di Massa, inonderebbero nuovamente Marina. Gli sbarramenti sotterranei determinati dalle banchine portuali e dai parcheggi sotterranei, inoltre, indurrebbero l'innalzamento della falda, ostacolando lo smaltimento delle reti fognarie, provocando allagamenti ad ogni pioggia e aggravando i danni in caso di alluvione. Danni ovviamente estesi anche alla nuova urbanizzazione indotta dal porto commerciale e turistico (si pensi, ad esempio, alla fine che farebbero le oltre 1.000 auto previste nei parcheggi sotterranei)».

Decisamente contraria all'ipotesi di "spostare" in mezzo al mare la foce del Carrione anche Claudia Bienaimè di Carrara Bene Comune. "Il Piano -ha affermato la consigliera comunale- è basato sullo studio dell'ingegner Viti del 2008, che la Regione Toscana considera superato tanto da averne messo a punto uno nuovo che verrà consegnato a breve".

L'esponente dell'opposizione ha anche sottolineato che il prolungamento della foce del torrente è basato su "un apporto di detriti di 600 metri cubi l'anno, mentre la realtà è che sono almeno un milione e mezzo di metri cubi". Secondo la consigliera comunale Bienaimè, dunque, il nuovo canale non migliorerà la sicurezza idraulica del torrente, ma si ostruirà nel giro di un paio di anni. Contro le opere alla foce del fiume è intervenuto anche l'agronomo Giorgio Assisi, segnalando come in quel punto sia prevista un'eccessiva concentrazione di attività antropiche, dal traffico pesante a quello automobilistico, senza trascurare il nuovo varco di ingresso al porto e la presenza del porticciolo turistico.

1)- Continua

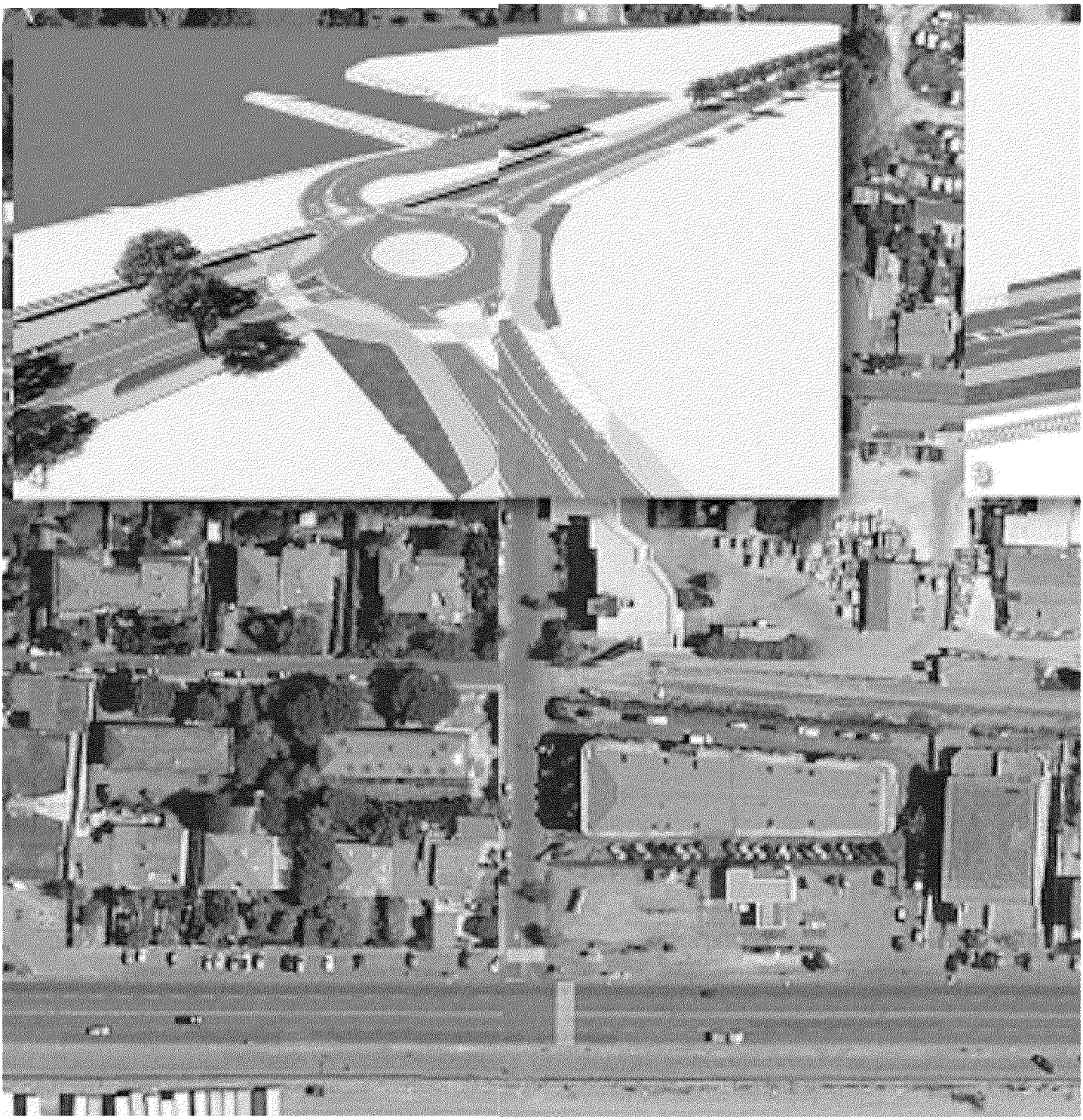
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LE NUOVE ROTATORIE

Due nuove rotatorie per riorganizzare il traffico di viale Da Verrazzano, viale Zaccagna e via delle Pinet. Uno dei braccio di una rotatoria servirà di ingresso al nuovo ponte previsto sul Carrione, affiancato da una passerella pedonale.

L'INGRESSO AL PORTO

Secondo i progettisti il nuovo ponte sul Carrione sarà il nuovo ingresso all'area portuale e questo per cercare di dividere i flussi di traffico e di togliere quello destinato al porto a quello generato dal Water front



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.