

INFRASTRUTTURE



Nata proprio nel campo degli studi ambientali applicati alle infrastrutture lineari di trasporto (ferrovie, strade ed autostrade), GTA ha rapidamente iniziato ad operare anche nel settore delle infrastrutture di trasporto a carattere puntuale (aeroporti, stazioni ed interporti).

Più recentemente, le applicazioni hanno riguardato anche le infrastrutture idrauliche (acquedotti, dighe ed impianti di depurazione) e quelle energetiche (gasdotti, elettrodotti e centrali).

La storia professionale di parte della Dirigenza della società nasce alla fine degli anni '80 proprio nel campo degli studi ambientali relativi ai nuovi progetti dell'Alta Velocità Ferroviaria (linee Firenze-Bologna, Milano-Bologna e Torino-Venezia prima, poi Roma-Napoli, Padova-Mestre, Milano-Genova Illo Valico, Torino-Lione e Salerno-Battipaglia) e delle penetrazioni urbane (nodi di Torino e Firenze, quindi nodi di Genova, Roma e Palermo). A partire da queste prime esperienze, le applicazioni in campo ferroviario (sia su progetti per nuove linee, che su interventi di ammodernamento di linee in esercizio, compresa, negli ultimi anni alcuni progetti per l'eliminazione di passaggi a livello) hanno continuato a succedersi senza soluzione di continuità.

Parallelamente agli interventi più strettamente ferroviari, a partire dalla fine degli anni '90 GTA vanta numerose applicazioni anche nel campo della valorizzazione delle aree ferroviarie (con particolare risalto delle esperienze legate al Giubileo del 2000 ed alla stazione AV di Roma Tiburtina) e del risanamento acustico di aree di stazione di più ridotte dimensioni.

Se le ferrovie segnano la partenza di GTA, le applicazioni in campo stradale ed autostradale sono di poco successive. Decine sono le esperienze accumulate in merito a progetti di costruzione, potenziamento ed adeguamento di strade stradali, o loro varianti; paragonabile è anche il novero di esperienze accumulate su progetti stradali riguardanti aree urbane sia all'interno di città (Roma, Bologna, Verona e Forlì), che di centri abitati più piccoli.

In campo autostradale, la maggior parte delle attività di studio e progettazione è relativa a progetti Lavori di ammodernamento ed adeguamento di infrastrutture esistenti (Autostrade A2 Roma-Napoli, A3 Salerno-Reggio Calabria, A21 Torino-Piacenza, A32 Torino-Bardonechia), mentre all'esterno GTA è stata coinvolta nella valutazione ambientale di progetti di neo-realizzazione (Autostrada Pan Araba in Libano).

Grande risalto, a partire dalla fine degli anni '90 è stato assunto da numerose applicazioni (oltre 10) su Master Plan, progetti di ampliamento e monitoraggi acustici per aeroporti civili e commerciali in tutta Italia (tra i quali aeroporti di rilevanza internazionale, quali Roma-Fiumicino, Olbia-Costa Smeralda e Bari-Palese), compreso il nuovo aeroporto di Comiso (RG) in fase di costruzione. A queste numerose esperienze in campo aeroportuale, recentemente si sono affiancati anche studi relativi alla realizzazione di elisuperfici in ambiente urbano (Milano) ed extraurbano.

Anche il settore dell'intermodalità e dello scambio ferro-gomma e, in un caso, ferro-gomma-mare ha visto GTA all'opera con l'approntamento di studi e con la progettazione di interventi di mitigazione ed inserimento ambientale per nuovi interporti in progetto nell'Italia centro-meridionale (interporti di Battipaglia, Bari-Lamasinata, Val Pescara e piastra logistica di Civitavecchia).

Applicazioni più sporadiche, ma in alcuni casi di grande rilevanza, sono infine state sviluppate nel tempo su progetti tipologicamente tra loro assai differenti, da quelli sulle linee metropolitane (Tratte IV, V e VI della linea C della metropolitana di Roma) a quelli portuali ed alle piste ciclabili.

Nell'ambito dei progetti stradali e ferroviari, centinaia di chilometri degli sviluppi complessivamente studiati da GTA sono in galleria, compresi i tratti di accesso dal versante italiano al traforo ferroviario del Gottardo ed a quello stradale del Frejus (in questo caso con viabilità all'aperto). Nell'ambito delle peculiarità degli studi ambientali in galleria (con particolare riferimento agli aspetti idrogeologici e vibrazionali, ma soprattutto al tema dello smaltimento e del possibile riutilizzo dello smarino estratto nel corso delle fasi di avanzamento della perforazione), GTA vanta alcune applicazioni estremamente particolari, quali lo studio del rischio di interessamento del complesso ipogeo delle Grotte di Frasassi, delle condizioni di sicurezza nell'attraversare il corpo di frana di una Deformazione Gravitativa Profonda o del rischio di depauperamento delle falde sotterranee alimentanti sistemi sorgentizi e campi pozzi nel caso di progetti ferroviari nell'Appennino centro-meridionale.

Come sopra anticipato, accanto al tema delle infrastrutture di trasporto, costituente parte fondamentale del "core business" di GTA, il settore infrastrutturale vanta ulteriori esperienze applicate al comparto energetico ed a quello idraulico.

Gli studi relativi a progetti per la realizzazione di nuove infrastrutture energetiche hanno, nel tempo, riguardato metanodotti, elettrodotti e finanche nuove centrali elettriche in Italia ed all'estero (Samabri-Biseni in Nigeria), con particolare risalto alle attività di studio, anche previsionali mediante software dedicato, degli effetti indotti in fase di esercizio (campi elettromagnetici).

Le applicazioni sulle infrastrutture idrauliche invece riguardano una casistica più puntuale che ha visto GTA intervenire nella valutazione degli effetti e delle criticità ambientali indotte dalla realizzazione e dal successivo esercizio di nuovi acquedotti ed impianti di depurazione, nonché dal sopralzo di dighe.