

La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO
1 febbraio – 30 aprile

**“La dichiarazione di Autostrade per l’Italia”
Parte terza**

**LA SOLUZIONE PROPOSTA DA ASPI
A VALLE DEL DIBATTITO PUBBLICO**

3 LA SOLUZIONE PROPOSTA DA ASPI A VALLE DEL DIBATTITO PUBBLICO

149

- 3.1 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna
 - 3.1.1 Il progetto pubblicato
 - 3.1.2 La soluzione individuata per Vesima
 - 3.1.3 La soluzione individuata per l'interconnessione di Voltri
 - 3.1.4 Il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo

- 3.2 Ambito attraversamento Val Polcevera: dalla Val Varenna alla Val Polcevera
 - 3.2.1 Il progetto pubblicato dei 5 attraversamenti
 - 3.2.2 Delibera della Giunta Comunale del 26.02.2009
 - 3.2.3 L'impatto sul sistema insediativo dei 5 attraversamenti pubblicati
 - 3.2.4 La soluzione di attraversamento del Polcevera prescelta
 - 3.2.5 Ulteriori possibili ottimizzazioni per l'ambito di attraversamento
 - 3.2.6 L' A10 esistente

- 3.3 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera
 - 3.3.1 Il progetto pubblicato delle 5 soluzioni
 - 3.3.2 La soluzione individuata: gli interventi migliorativi realizzati
 - 3.3.3 La soluzione individuata: lo schema funzionale adottato
 - 3.3.4 La soluzione individuata: gli ambiti all'aperto residui
 - 3.3.5 La soluzione individuata: profili longitudinali Gronda
 - 3.3.6 Il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo

3 LA SOLUZIONE PROPOSTA DA ASPI A VALLE DEL DIBATTITO PUBBLICO

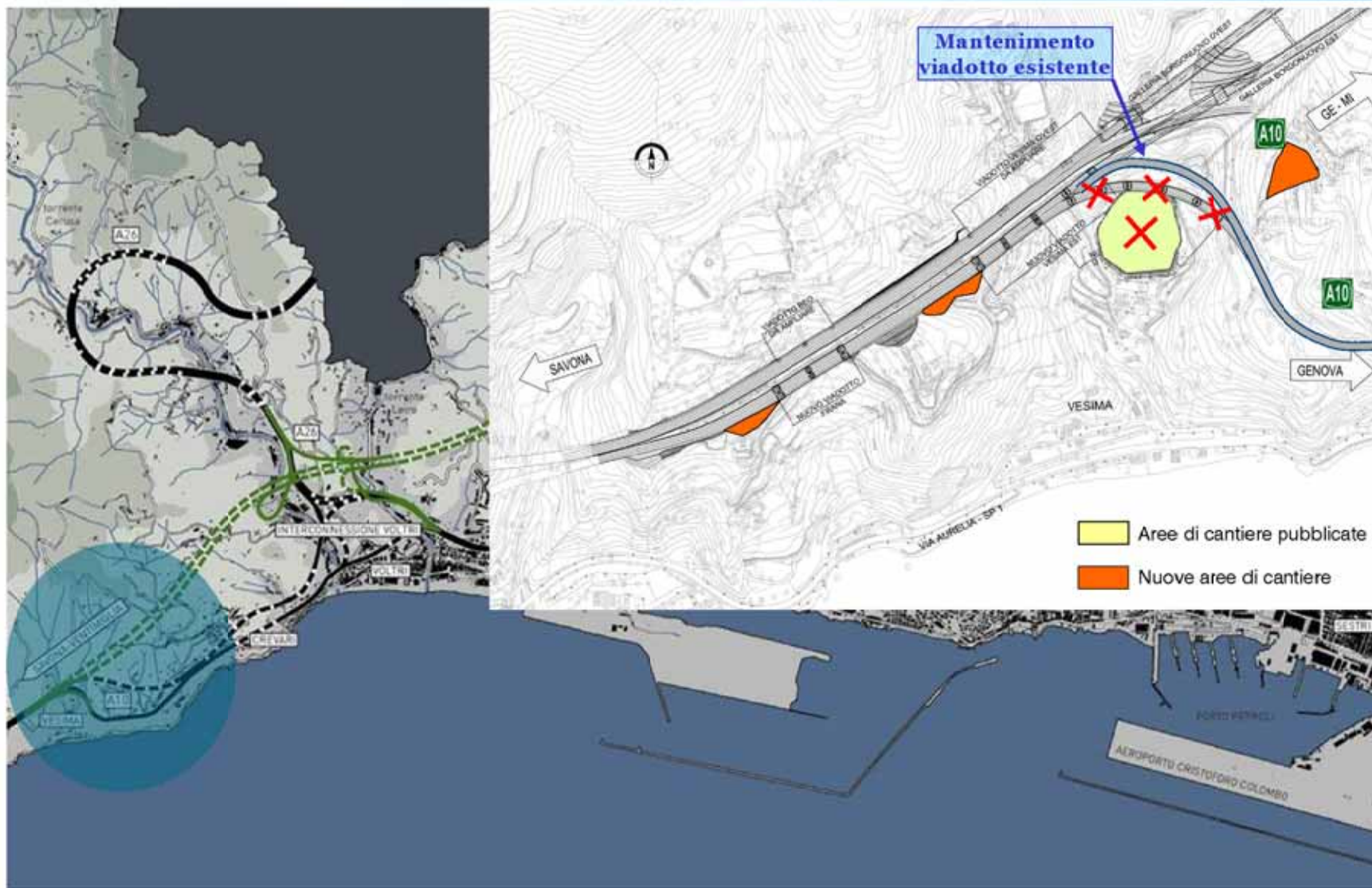
150

- 3.4 Quadro d'assieme della soluzione individuata
 - 3.4.1 Scheda tecnica di sintesi:
 - Corografia d'insieme
 - Elementi caratteristici
 - Il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo complessivo
 - 3.4.2 Performance trasportistiche:
 - Distribuzione dei flussi di traffico (2025)
 - Distribuzione dei livelli di servizio
 - Distribuzione dei livelli di servizio (intera rete)
 - 3.4.3 Assetto cantieristico:
 - Volumi di scavo
 - Planimetria della cantierizzazione (zona Polcevera)
 - Planimetria della cantierizzazione (zona Ponente - Vesima e Voltri)
 - Cronoprogramma dei lavori
- 3.5 Le garanzie sul processo
 - 3.5.1 Il processo procedurale, progettuale e approvativo e le garanzie di partecipazione del territorio
 - 3.5.2 Il processo di espropriazione e ricollocazione dei residenti
 - 3.5.3 Il controllo e la partecipazione al processo progettuale
 - 3.5.4 Il controllo e la partecipazione al processo realizzativi

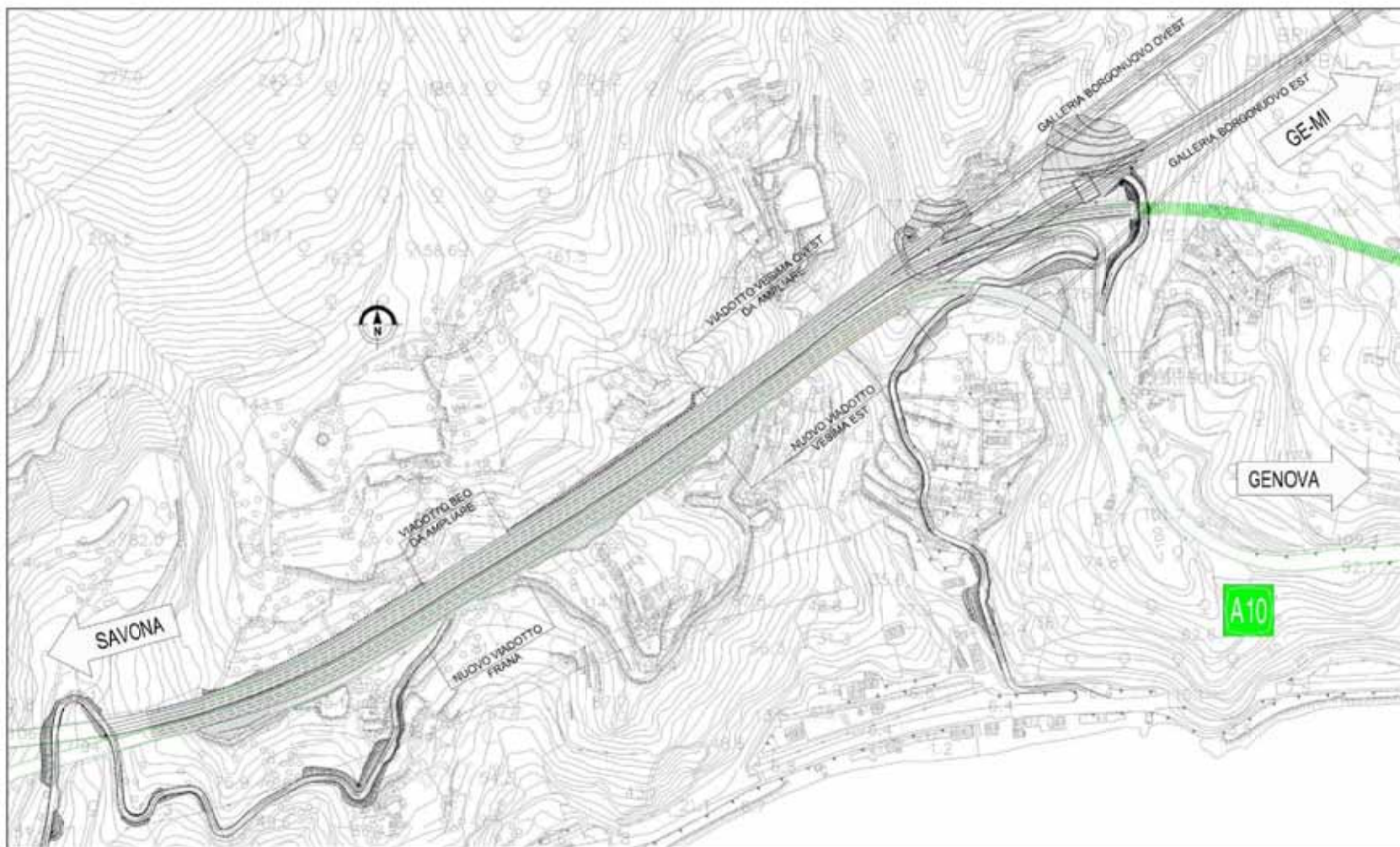
3.1.1 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna Il progetto pubblicato



3.1.2.1 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna La soluzione individuata per Vesima



3.1.2.2 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna La soluzione individuata per Vesima



3.1.3.1 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna La soluzione individuata per l'interconnessione di Voltri

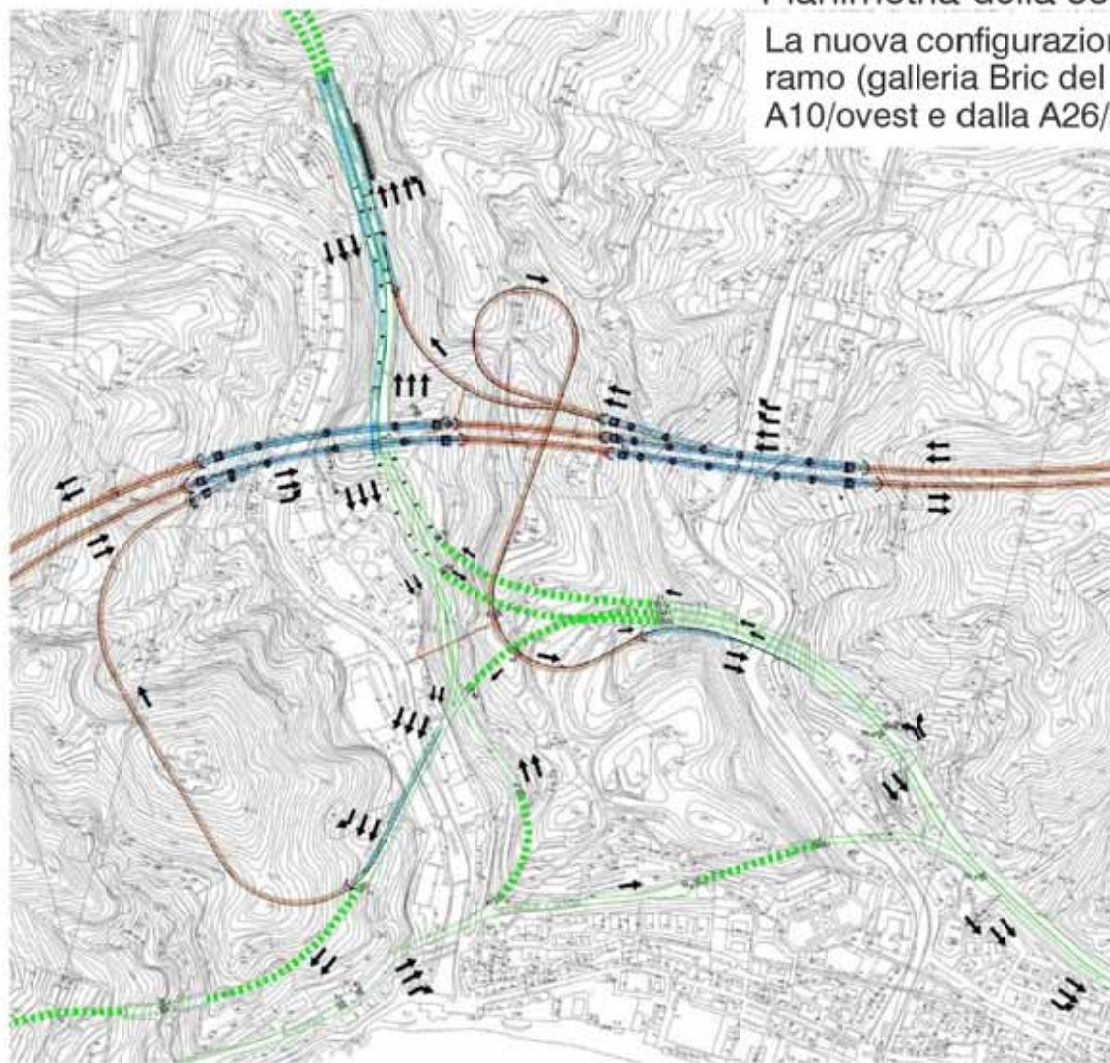
Il progetto pubblicato – le azioni di miglioramento



3.1.3.2 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna La soluzione individuata per l'interconnessione di Voltri

Planimetria della soluzione individuata

La nuova configurazione consente di unificare in unico ramo (galleria Bric del Carmo) i flussi provenienti dalla A10/ovest e dalla A26/sud verso la Gronda/est



3.1.3.3 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna La soluzione individuata per l'interconnessione di Voltri

156

Stato di fatto



3.1.3.4 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna La soluzione individuata per l'interconnessione di Voltri

157

Fotoinserimento della soluzione individuata



3.1.4 Ambito Vesima – Crevari – Voltri – Val Varenna Il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo

La nuova soluzione ottiene una notevole riduzione dell'impatto sulle abitazioni e sugli abitanti, soprattutto nella fascia 0-25m (fascia di potenziale esproprio)

		Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5	Nuovo Progetto
Vesima-Varenna	abitazioni nella fascia 25 m	70	70	70	70	70	34 (- 51%)
	abitanti nella fascia 25 m	99	99	99	99	99	25 (- 75%)
Vesima-Varenna	abitazioni nella fascia 25-60 m	66	66	66	66	66	44 (-33%)
	abitanti nella fascia 25-60 m	60	60	60	60	60	60 (0%)

3.2.1 Ambito attraversamento Val Polcevera: dalla Val Varenna alla Val Polcevera Il progetto pubblicato dei 5 attraversamenti



Soluzione 1
Struttura Diwidag
(sequenza di 2 opere)

Soluzione 2
Struttura strallata

Soluzione 3
Struttura strallata

Soluzione 4
Struttura ad archi

Soluzione 5
Struttura strallata



La soluzione finale di Aspi per l'attraversamento del Polcevera si è ispirata a

Soluzione 4
Struttura ad strallato
(alternativa agli archi)



3.2.2 Ambito attraversamento Val Polcevera: dalla Val Varenna alla Val Polcevera Delibera della Giunta Comunale del 26.02.2009



COMUNE DI GENOVA

SEGRETERIA ORGANI ISTITUZIONALI

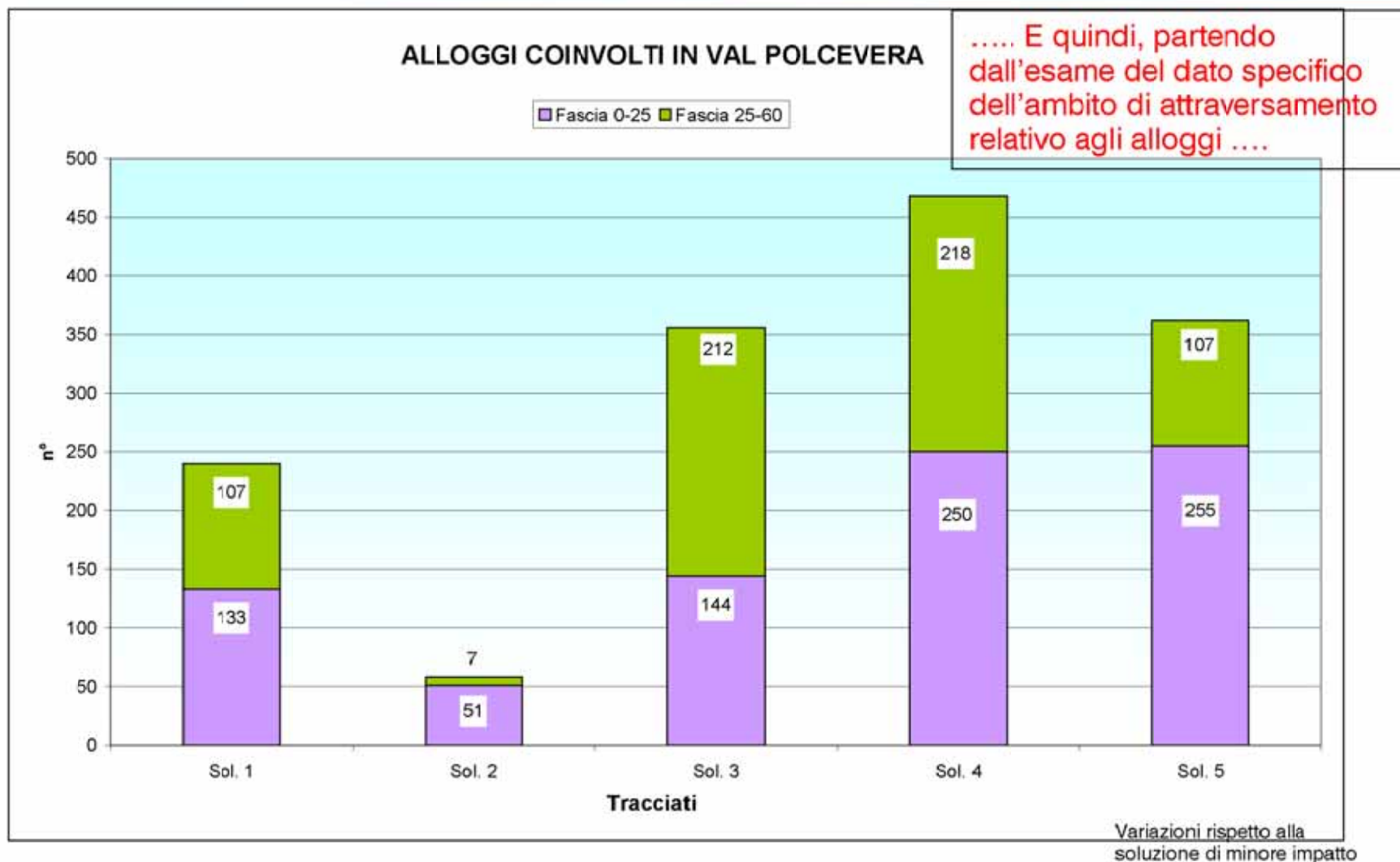
DECISIONI DI GIUNTA

Seduta del 26 febbraio 2009

a) contenere il più possibile il numero di abitazioni da demolire e di attività produttive da ricollocare, limitandole al numero strettamente indispensabile così come indicato nel protocollo d'intesa già siglato con Regione Liguria e Provincia di Genova, Anas S.p.a., citato in premessa;

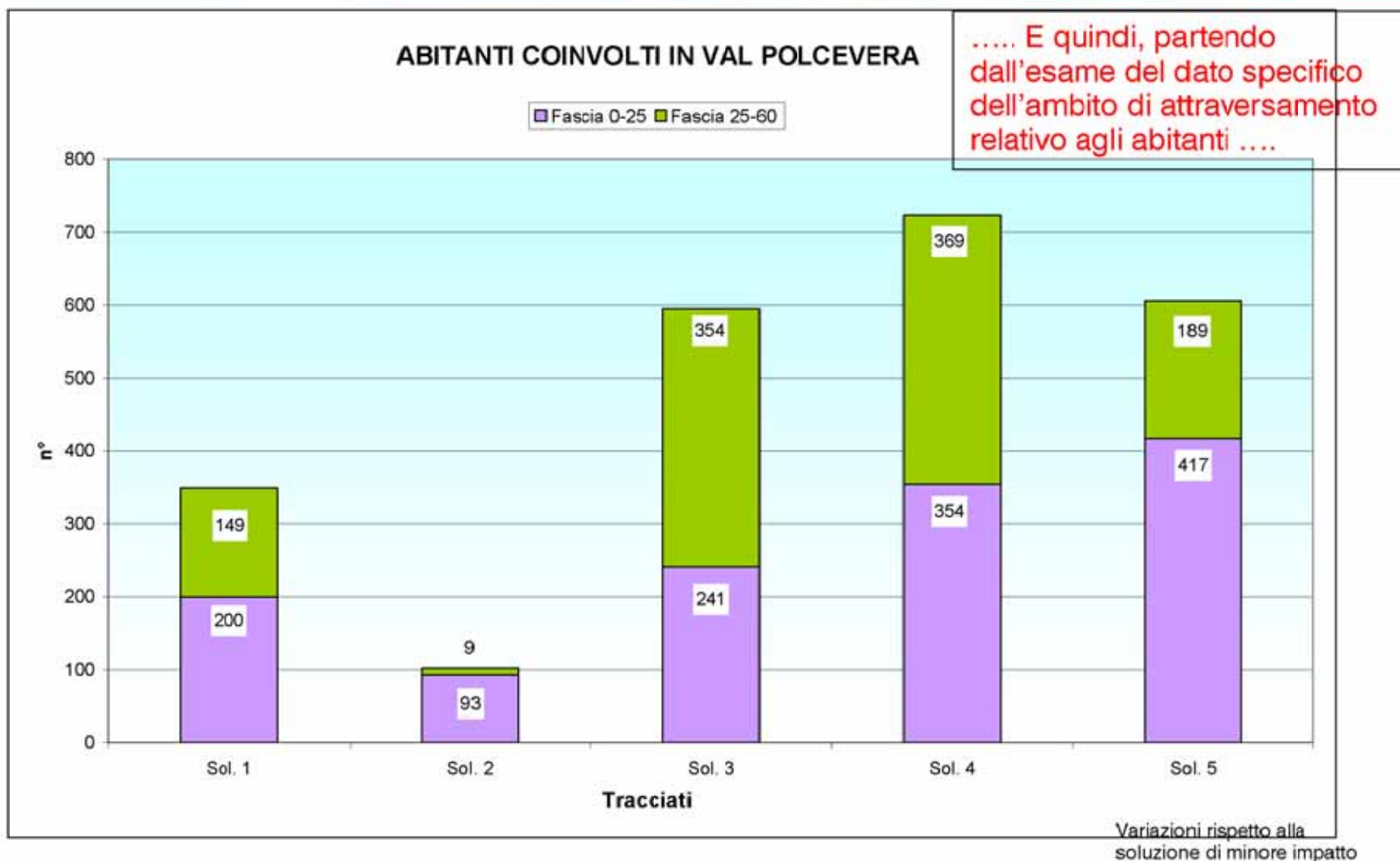
3.2.3.1 Ambito attraversamento Val Polcevera: dalla Val Varenna alla Val Polcevera

L'impatto sul sistema insediativo dei 5 attraversamenti pubblicati



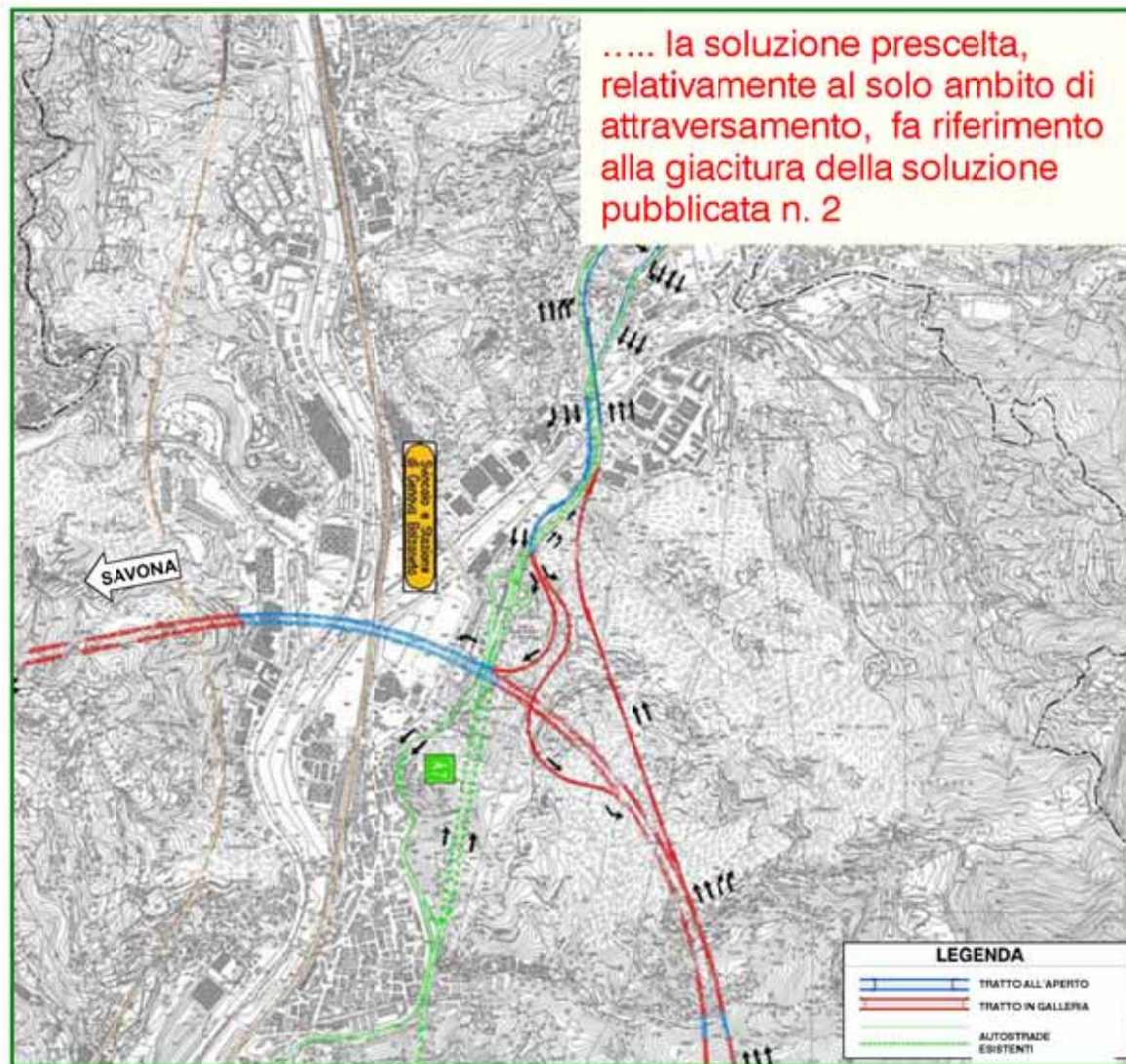
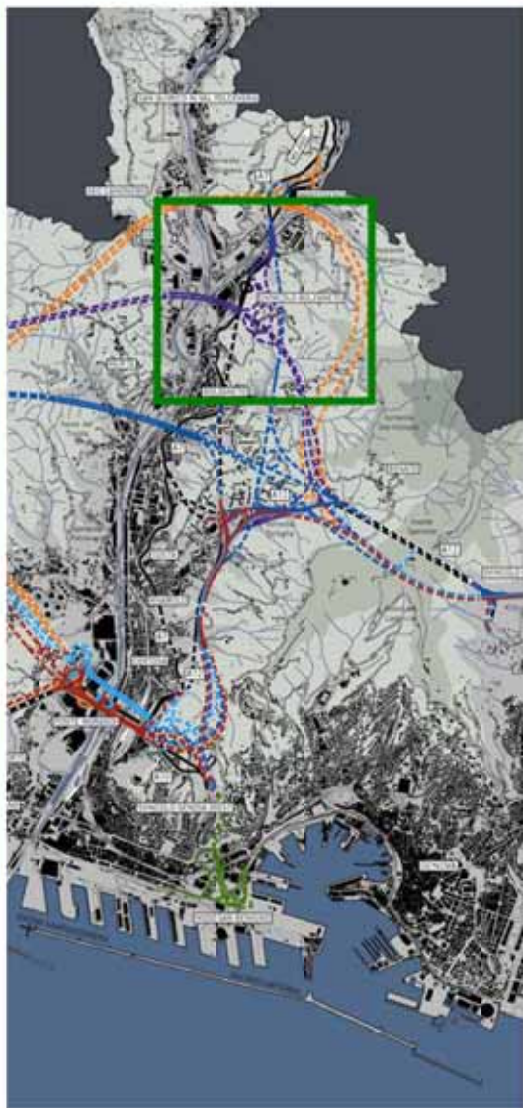
3.2.3.2 Ambito attraversamento Val Polcevera: dalla Val Varenna alla Val Polcevera

L'impatto sul sistema insediativo dei 5 attraversamenti pubblicati



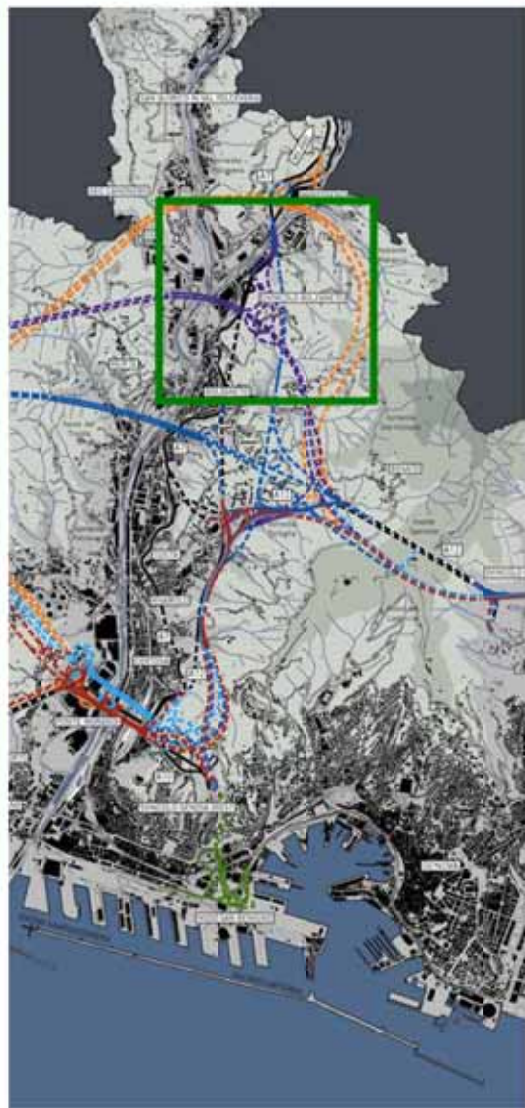
3.2.4 Ambito attraversamento Val Polcevera: dalla Val Varenna alla Val Polcevera

La soluzione di attraversamento del Polcevera prescelta



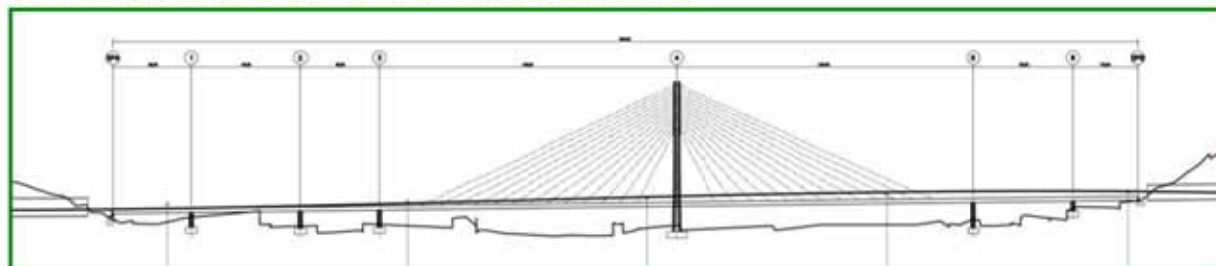
3.2.5 Ambito attraversamento Val Polcevera:dalla Val Varenna alla Val Polcevera

Ulteriori possibili ottimizzazioni per l'ambito di attraversamento

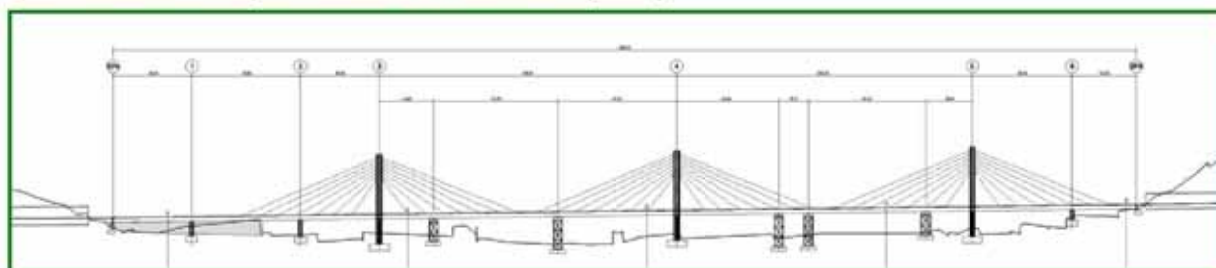


In tale ambito si potrà comunque, nelle fasi successive della progettazione, lavorare ad esempio sulla qualità dei manufatti per cercare di migliorare ulteriormente l'inserimento ambientale del progetto

ponte strallato a due luci, ad unica antenna (125 m)



ponte strallato a quattro luci, a tre antenne (75 m)



3.2.5 Ambito attraversamento Val Polcevera: dalla Val Varenna alla Val Polcevera

Ulteriori possibili ottimizzazioni per l'ambito di attraversamento



ponete strallato a due luci, ad unica antenna (125 m)



ponete strallato a quattro luci, a tre antenne (60 m)



3.2.6 Ambito attraversamento Val Polcevera dalla Val Varenna alla Val Polcevera L' A10 esistente

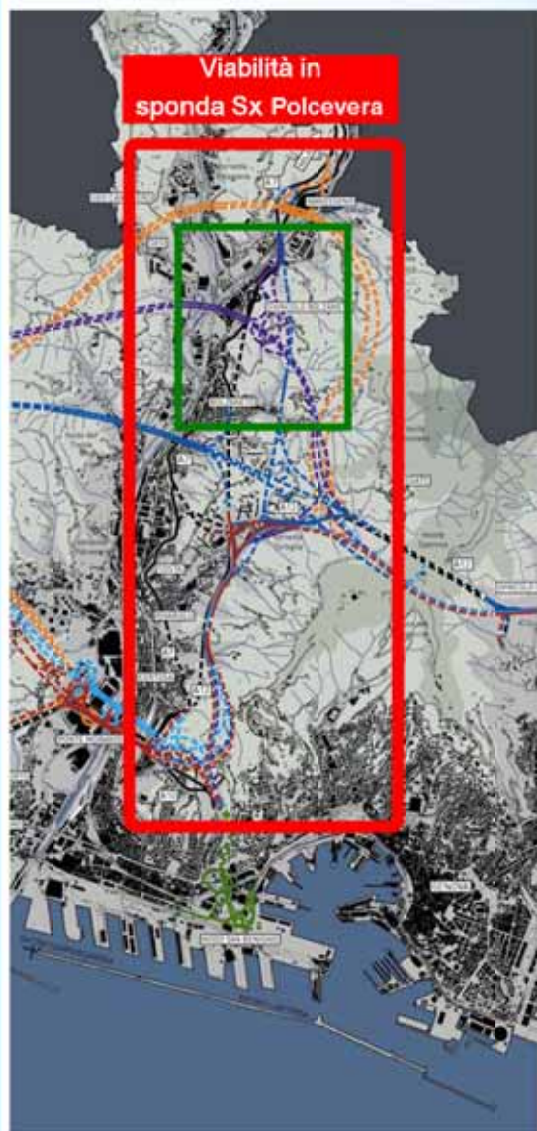
166

Conseguentemente alla scelta di una soluzione di attraversamento alta, per l'A10 esistente sono previste:

- a) **inibizione del traffico pesante nella tratta urbana Voltri – Pegli – Aeroporto**
- b) **mantenimento del ponte Morandi esistente**



3.3.1 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera Il progetto pubblicato delle 5 soluzioni



Nell'ambito della sponda sinistra del Polcevera, tutte le soluzioni prevedevano un significativo numero di alloggi potenzialmente da espropriare lungo il corridoio del raddoppio della A7 e nella zona dell'interconnessione con la A12 e quindi, più che ad una scelta si è dovuto pertanto ricorrere a mettere a punto un diverso schema funzionale ed al relativo progetto

		Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
A7/A12	alloggi nella fascia 25 m	50	53	59	37	37
	alloggi nella fascia 25 m	67	69	94	50	50

		Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
A7/A12	alloggi nella fascia 25-60 m	29	26	308	41	41
	alloggi nella fascia 25-60 m	33	27	603	68	68

3.3.2 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera

La soluzione individuata: lo schema funzionale adottato

Lo schema funzionale adottato prevede:

168

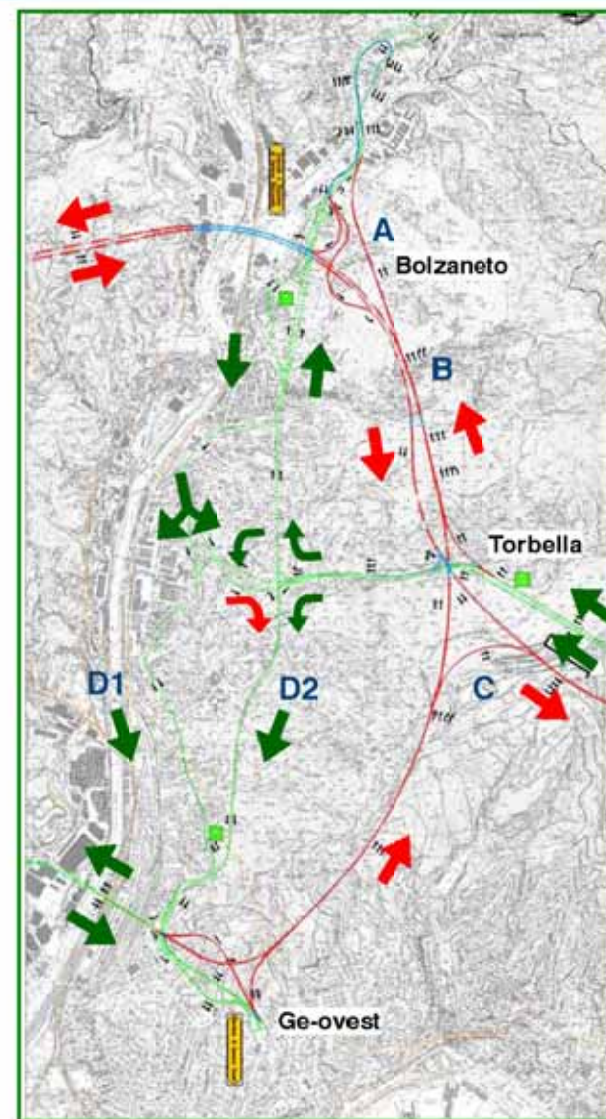
A) interconnessione fra Gronda ed A7 impostata sul nuovo svincolo (parziale) a nord di Bolzaneto

B) sovrapposizione con la Gronda del potenziamento dell'A7, a nord della Val Torbella

C) sovrapposizione della funzione di interconnessione dell'A12 e di potenziamento dell'A7, a sud della Val Torbella

D) specializzazione delle due carreggiate dell'attuale A7 a sud della Val Torbella:

- 1) attuale sud destinata preferibilmente al traffico diretto all'aeroporto ed alla porta ovest della città
- 2) attuale nord, da utilizzarsi per il senso di marcia opposto, destinata preferibilmente al traffico diretto al porto (che potrà assolvere eventualmente anche una funzione configurabile come una sorta di "retroporto" in caso di accessibilità impedita al porto per avverse condizioni meteorologiche)



3.3.3 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera

La soluzione individuata: gli interventi migliorativi realizzati

Lo schema progettuale adottato prevede:

169

K) alleggerimento del nuovo svincolo di interconnessione Gronda/A7 a nord di Bolzaneto, con eliminazione del ramo diretto Gronda ovest con A7 nord

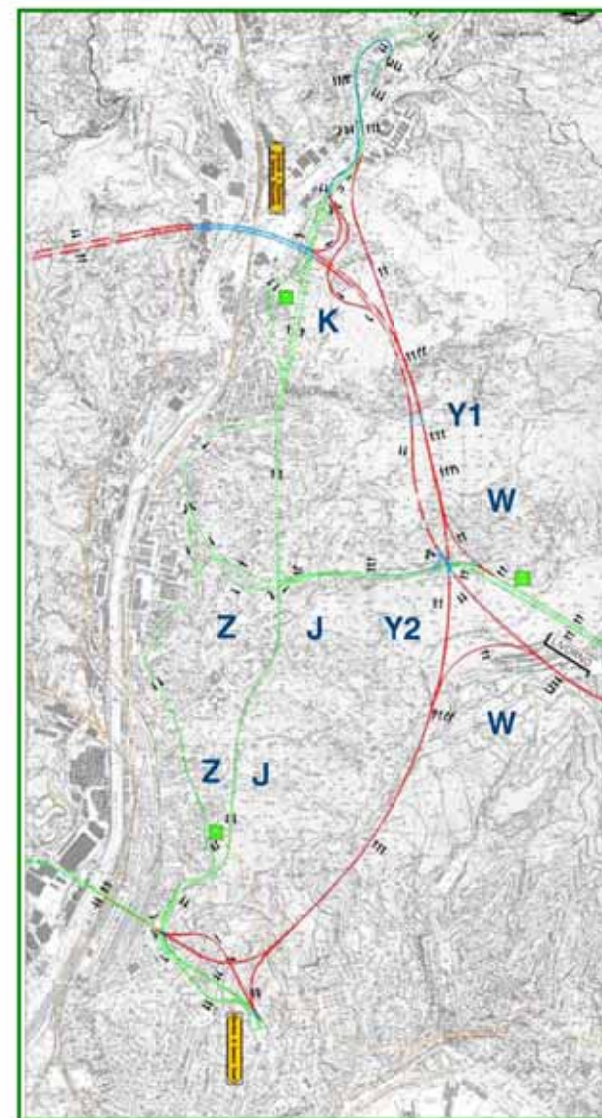
J) eliminazione di tutti i tratti all'aperto a ridosso di Certosa e Val Torbella, di potenziamento dell'A7 e di interconnessione con l'A12, presenti nelle precedenti soluzioni pubblicate

Y) potenziamento dell'A7 nord a tre corsie, quasi interamente in galleria e collocato a circa 1 km ad est dall'attuale A7 nord ; ambiti all'aperto residui :

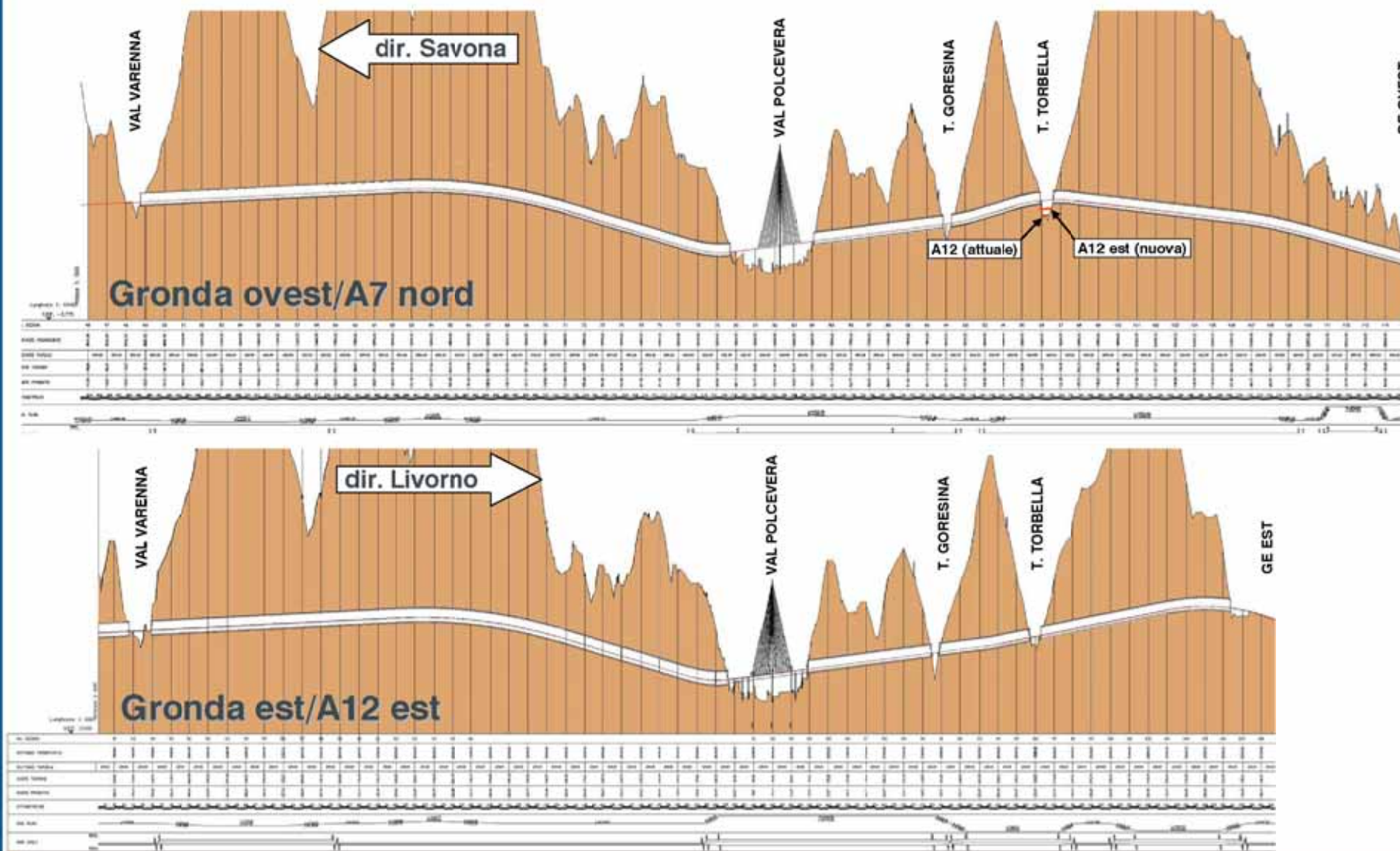
- 1) attraversamento sul T. Goresina
- 2) attraversamento sul T. Torbella

W) minimizzazione degli interventi per la realizzazione dei rami di interconnessione A7/A12

Z) minimizzazione di interventi sull'A7 attuale e quindi dei lavori in soggezione di traffico



3.3.4 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera La soluzione individuata: profili longitudinali Gronda



3.3.5.1 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera La soluzione individuata: gli ambiti all'aperto residui

171

Fondovalle torrente Goresina: stato attuale



3.3.5.2 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera La soluzione individuata: gli ambiti all'aperto residui

172

Fondovalle torrente Goresina: stato di progetto



3.3.5.3 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera La soluzione individuata: gli ambiti all'aperto residui

173

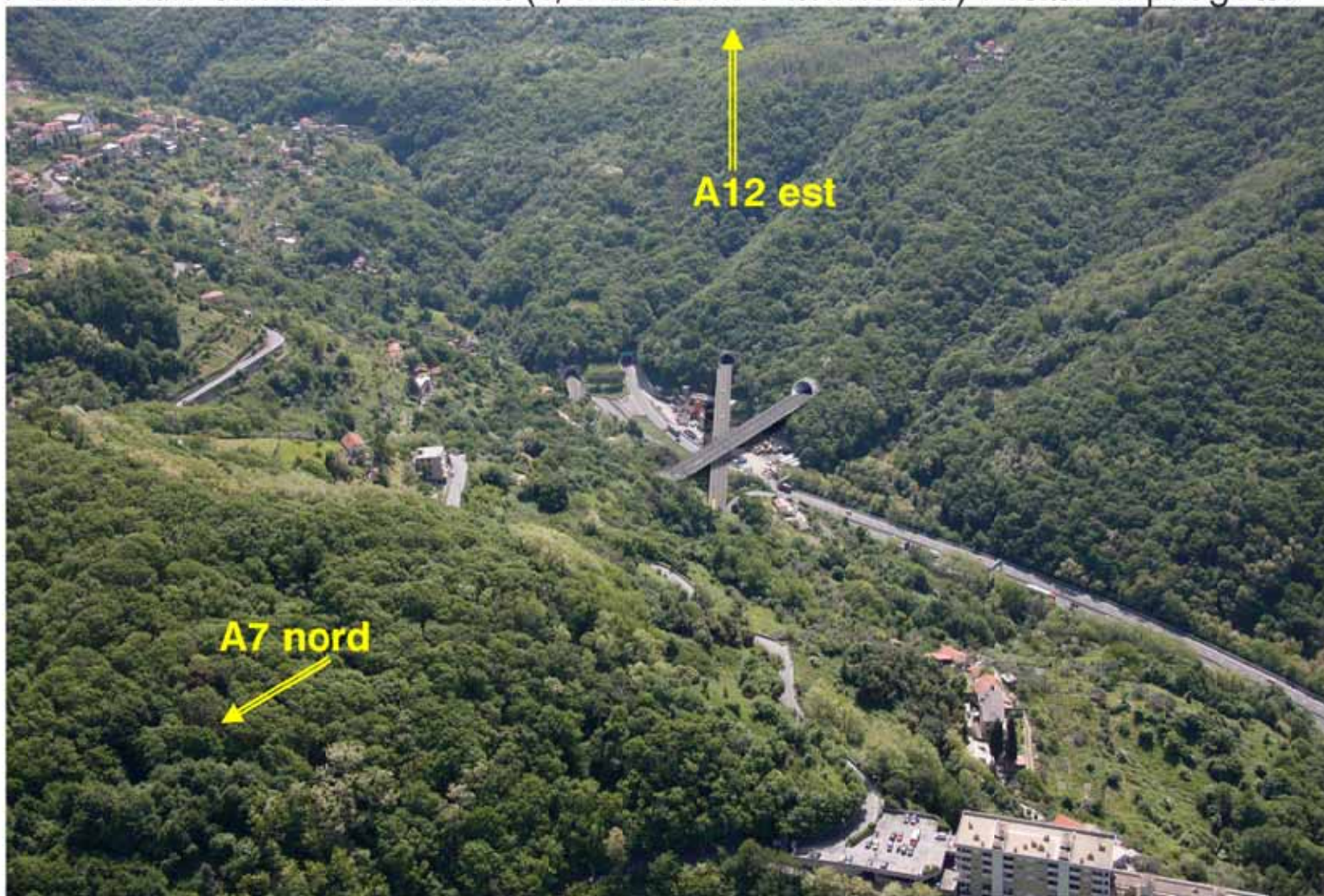
Fondovalle torrente Torbella (c/o cantiere Pavimental) : stato attuale



3.3.5.4 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera La soluzione individuata: gli ambiti all'aperto residui

174

Fondovalle torrente Torbella (c/o cantiere Pavimental) : stato di progetto



3.3.5 Ambito degli interventi in sponda sinistra del Polcevera Il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo

175

Le nuove soluzioni progettuali riducono drasticamente l'impatto sulle abitazioni sia nella fascia di potenziale esproprio (0-25m), sia in quella di disturbo (25-60m)

		Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5	Nuovo Progetto
A7/A12	alloggi nella fascia 25 m	50	53	59	37	37	8 (-85%*)
	abitanti nella fascia 25 m	67	69	94	50	50	4 (-94%*)
A7/A12	alloggi nella fascia 25-60 m	29	26	308	41	41	20 (-23%*)
	abitanti nella fascia 25-60 m	33	27	603	68	68	16 (-41%*)

* Variazioni rispetto alla sol. di min. impatto

3.4.1.1 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Scheda tecnica di sintesi :
corografia d'insieme



3.4.1.2.1 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Scheda tecnica di sintesi :

elementi caratteristici del tracciato - fisionomia strutturale del tracciato

	(3)	(4)
SVILUPPO TOT. TRACCIATO (km)	26,0	100,0%
Gronda di Ponente	19,0	76,0%
Riqualifica A12	2,7	10,8%
Riqualifica A7	4,3	17,2%
Bretella da/per aeroporto di Genova	(2)	(2)
SVILUPPO IN GALLERIA (km)	23,1	88,8%
Gronda di Ponente	17,0	65,3%
Riqualifica A12	2,0	7,7%
Riqualifica A7	4,1	16,4%
Bretella da/per aeroporto di Genova	(2)	(2)
SVILUPPO IN VIADOTTO (km)	2,0	7,8%
Gronda di Ponente	1,8	7,0%
Riqualifica A12	0,1	0,4%
Riqualifica A7	0,1	0,4%
Bretella da/per aeroporto di Genova	(2)	(2)
SVILUPPO TRATTI IN SEDE NATURALE (km)	0,9	3,5%
Gronda di Ponente	0,2	0,8%
Riqualifica A12	0,6	2,3%
Riqualifica A7	0,1	0,4%
Bretella da/per aeroporto di Genova	(2)	(2)

NOTE:

- 1) I dati esaminati si riferiscono esclusivamente agli assi principali, non ricomprendono gli sviluppi delle rampe di svincolo.
- 2) Resta in essere l'attuale collegamento.
- 3) Percentuale calcolata sullo sviluppo complessivo dei 4 tracciati.
- 4) Percentuale calcolata sullo sviluppo del tracciato omologo (p.e. km di galleria sul tracciato della gronda/km di tracciato della gronda).

3.4.1.2.1 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Scheda tecnica di sintesi :

elementi caratteristici del tracciato - l'attraversamento

ATTRAVERSAMENTO PLANIMETRICO VAL POLCEVERA	schema planimetrico dir. GE	C
	curva Est R=	1400m
	curva Ovest R=	1450m
	sviluppo (1)	E=855; O=880
ATTRAVERSAMENTO ALTIMETRICO VAL POLCEVERA	pendenza livelletta dir. GE (2)	+1.3%
	quota assoluta s.l.m.	68/78
	dislivello relativo su quota alveo fiume Polcevera	27 m
OPERA	n°	1 viadotto
	tipologia	Strallato
	sviluppo (4)	Viad. Polcevera 855m
	n° campate	7
	sviluppo campata massima	245 m
	sezione tipo	2+E / 3+E
	Larghezza semipiattoforma	11.20 m / 14.45 m
	Intervia	12 m
VIADOTTO MORANDI	mantenuto/demolito	Mantenuto
	distanza da viad. esistente	-
	differenza di quota assoluta con impalcato esistente (3)	-

- (1) lo sviluppo è calcolato tra gli imbocchi delle gallerie di entrata e uscita dalla Val Polcevera
- (2) il segno - è associato ai tratti di livelletta discendenti
- (3) dato significativo solo in caso di demolizione dell'opera
- (4) Media degli sviluppi tra l'opera dell'asse est e quella dell'asse ovest

3.4.1.3.1 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Scheda tecnica di sintesi:

il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo complessivo

179

ALLOGGI E ABITANTI POTENZIALMENTE ESPROPRIATI (FASCIA 0-25m)

Il nuovo progetto riduce notevolmente gli impatti sul tessuto residenziale rispetto a tutte le soluzioni precedenti

	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5	Nuovo Progetto
alloggi nella fascia 25 m	253	174	273	357	362	93 (-47%*)
abitanti nella fascia 25 m	366	261	434	503	566	122 (-53%*)

* Variazioni rispetto alla soluzione di minore impatto

3.4.1.3.2 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Scheda tecnica di sintesi:

il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo complessivo

180

ALLOGGI E ABITANTI POTENZIALMENTE INTERFERITI (FASCIA 25-60m)

Il nuovo progetto ottiene una significativa riduzione anche degli alloggi e abitanti potenzialmente affetti da impatti economico-ambientali

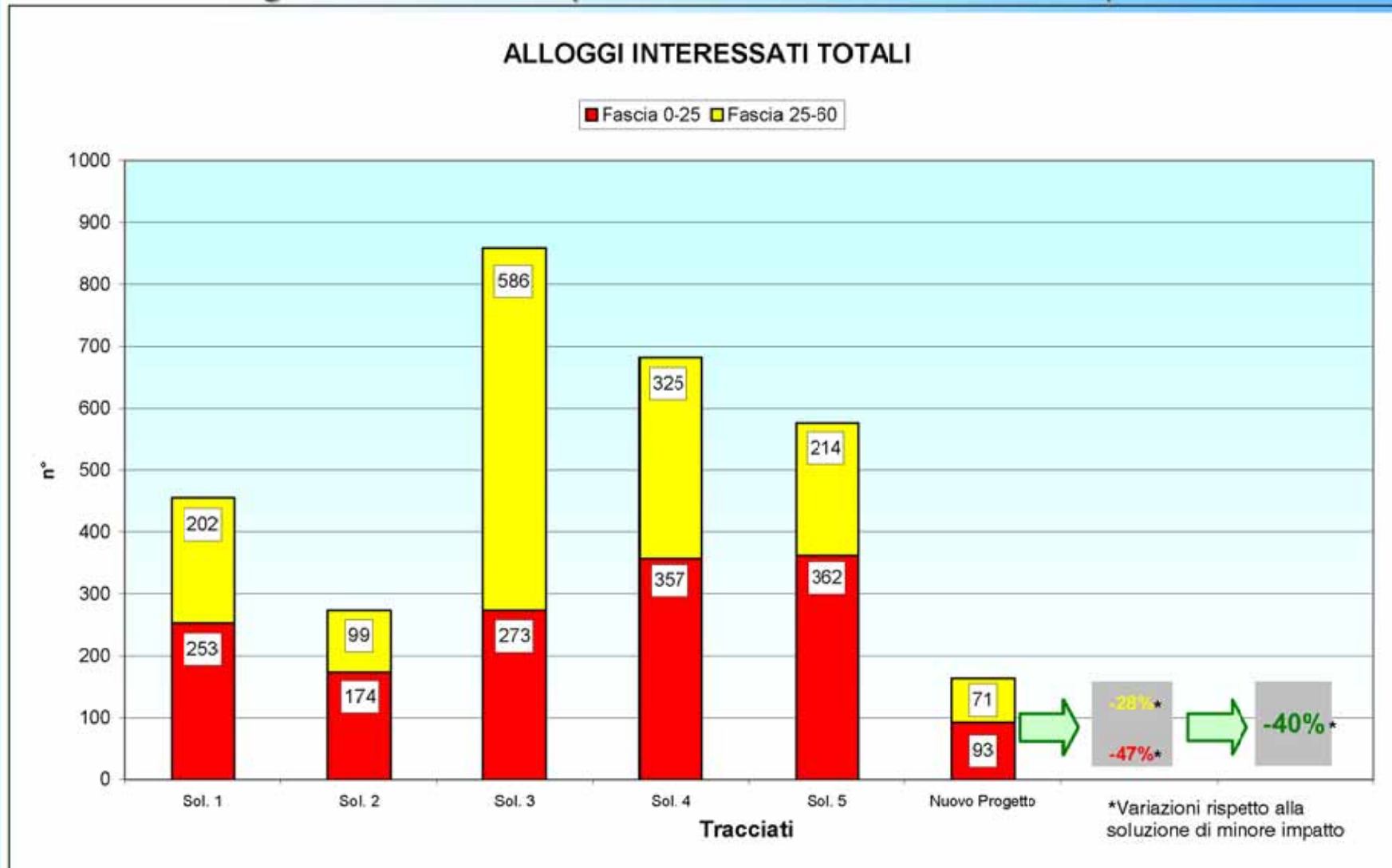
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5	Nuovo Progetto
alloggi nella fascia 25-60 m	202	99	586	325	214	71 (-28%*)
abitanti nella fascia 25-60 m	242	96	1017	497	317	85 (-11%*)

* Variazioni rispetto alla soluzione di minore impatto

3.4.1.3.3 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Scheda tecnica di sintesi:

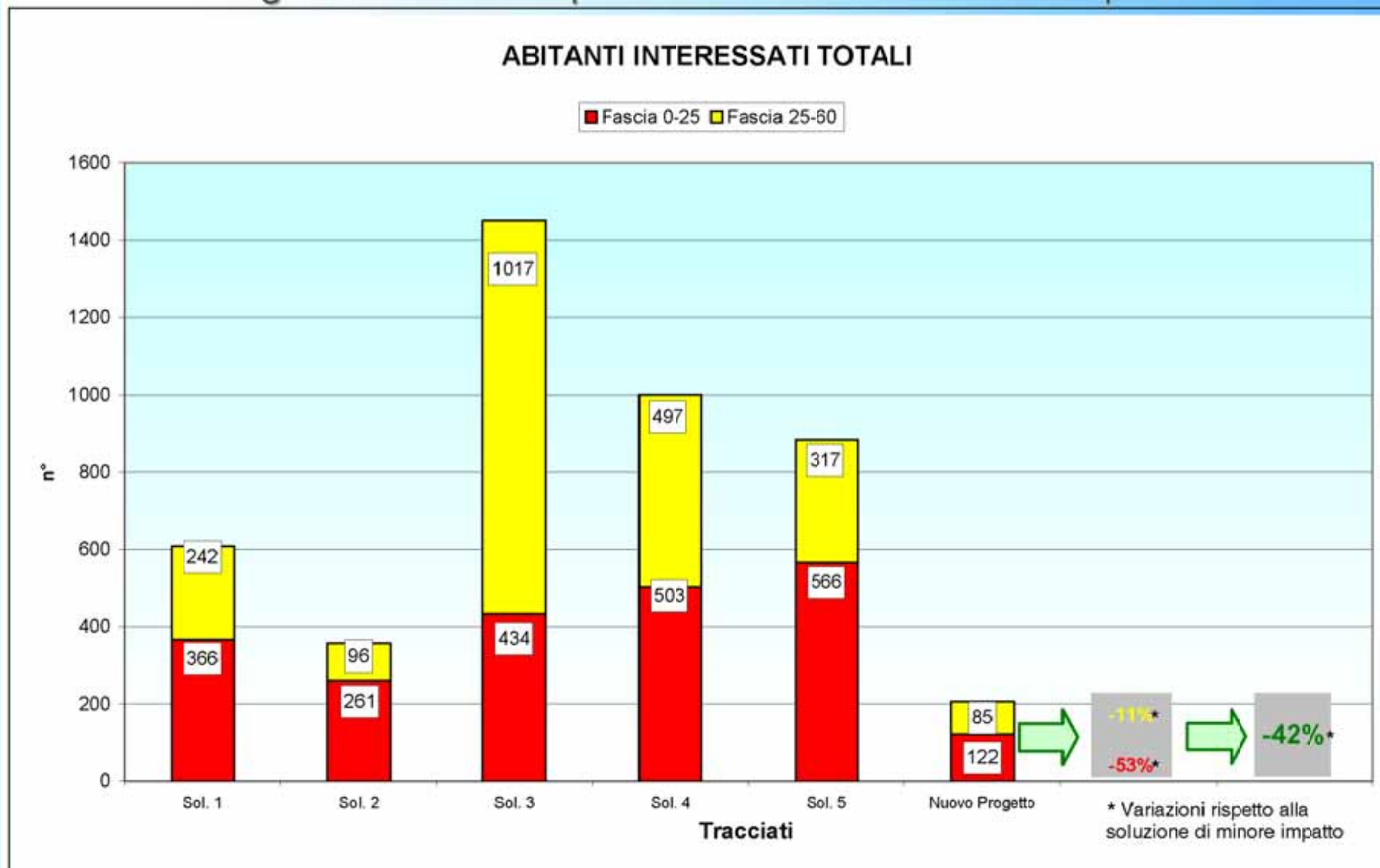
il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo complessivo



3.4.1.3.4 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Scheda tecnica di sintesi:

il miglioramento dell'impatto sul sistema insediativo complessivo



3.4.2 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Performance trasportistiche

183

Le analisi trasportistiche effettuate sulla soluzione individuata hanno a valle del Dibattito, hanno considerato:

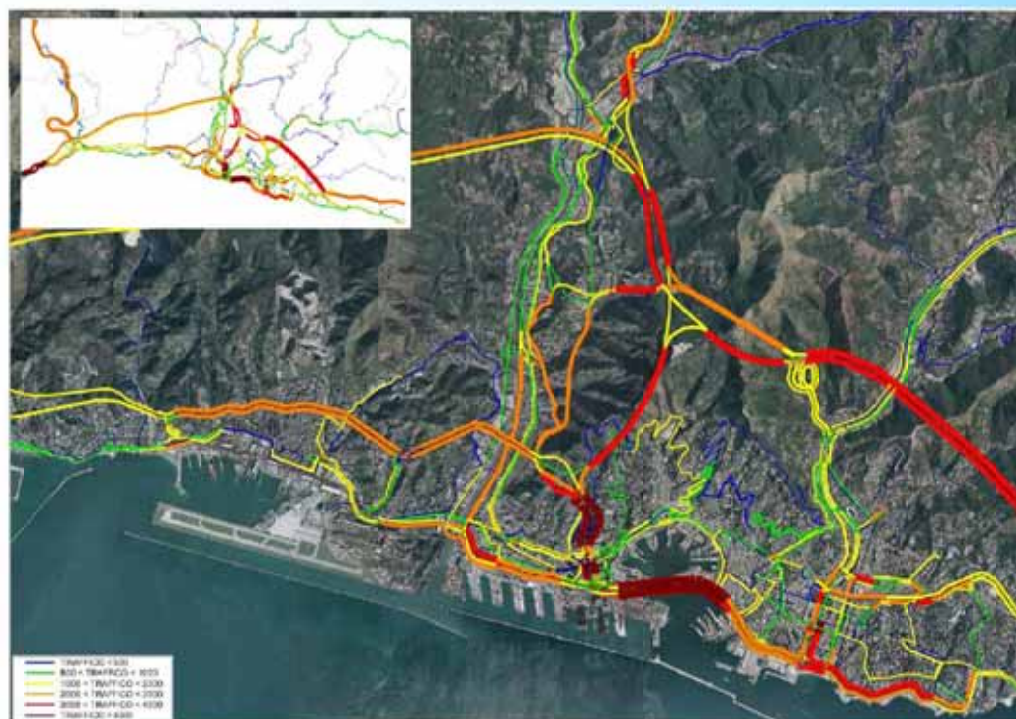
- ✚ trend di crescita ridotti rispetto a quelli considerati nello studio originario
- ✚ scenario trasportistico di medio periodo (anno 2025)
- ✚ ipotesi di inibizione del traffico pesante su A10 tra voltri ed aeroporto

I risultati vengono rappresentati sotto forma:

- ✚ distribuzione dei flussi di traffico
- ✚ distribuzione dei livelli di servizio (soli archi autostradali)
- ✚ distribuzione dei livelli di servizio intera rete (comparto est)

3.4.2.1 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Performance trasportistiche : distribuzione dei flussi di traffico (2025)



La soluzione individuata garantisce un'adeguata capacità di sottrazione del traffico da parte della Gronda, in relazione anche all'inibizione del traffico pesante nel tratto di A10 compresa. Oltre il 50% dei veicoli equivalenti su A10 nella tratta Pegli - Aeroporto viene trasferito sulla Gronda; circa il 60% nel caso della tratta Voltri - Pegli.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE CON INIBIZIONE PESANTI SU A10 - MATRICE 2025 TASSI RIDOTTI

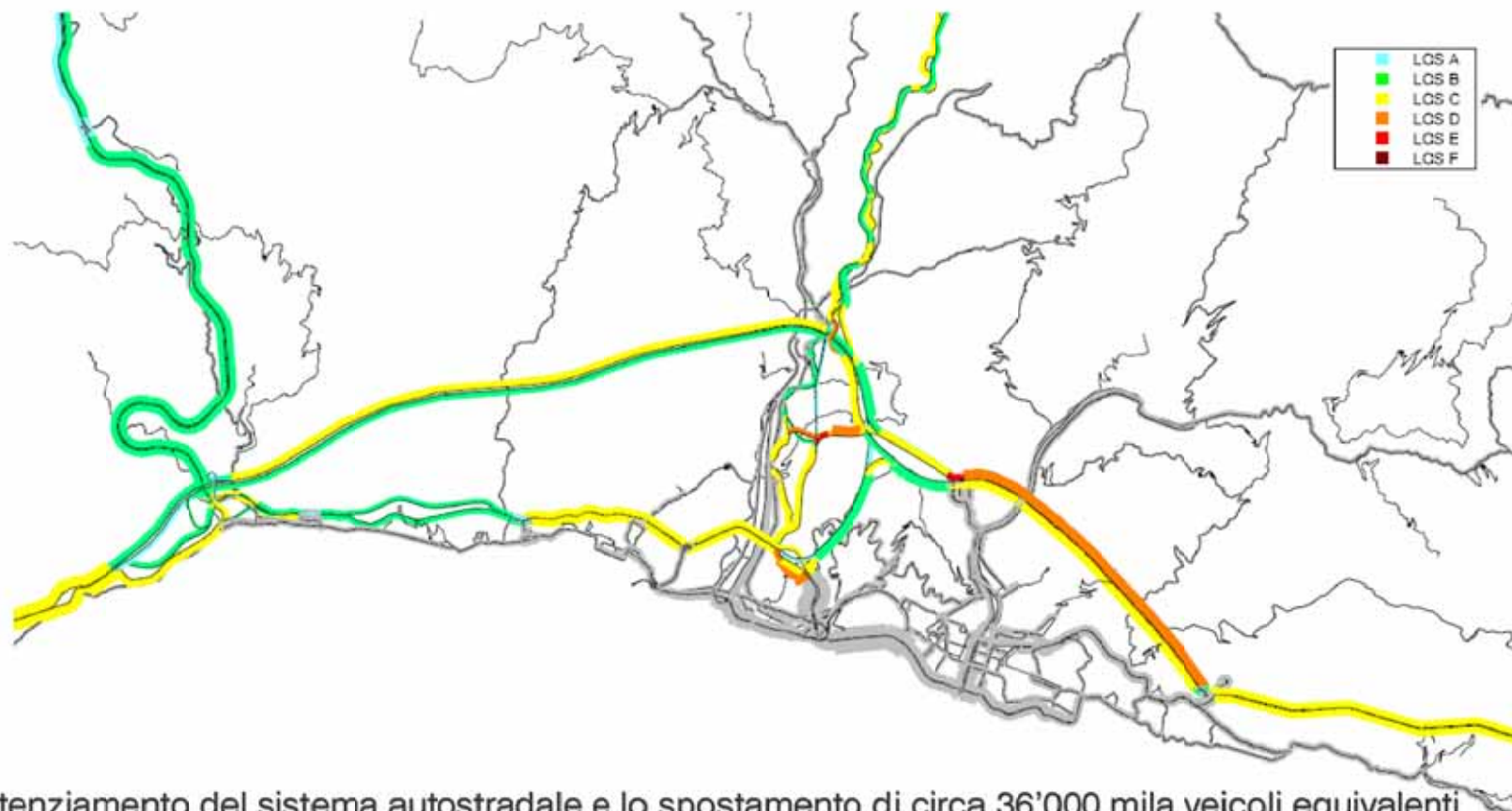
TRATTA	[GENOVA VOLTRI - GENOVA PEGLI] / [GRONDA]		[GENOVA PEGLI - GENOVA AEROPORTO] / [GRONDA]			
DIREZIONE	BIDIREZIONALE		BIDIREZIONALE			
LEGGERI	62%	/	38%	71%	/	29%
PESANTI	0%	/	100%	0%	/	100%
EQUIVALENTI	40%	/	60%	49%	/	51%

3.4.2.2 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Performance trasportistiche: distribuzione dei livelli di servizio

185

(SOLI ARCHI AUTOSTRADALI)



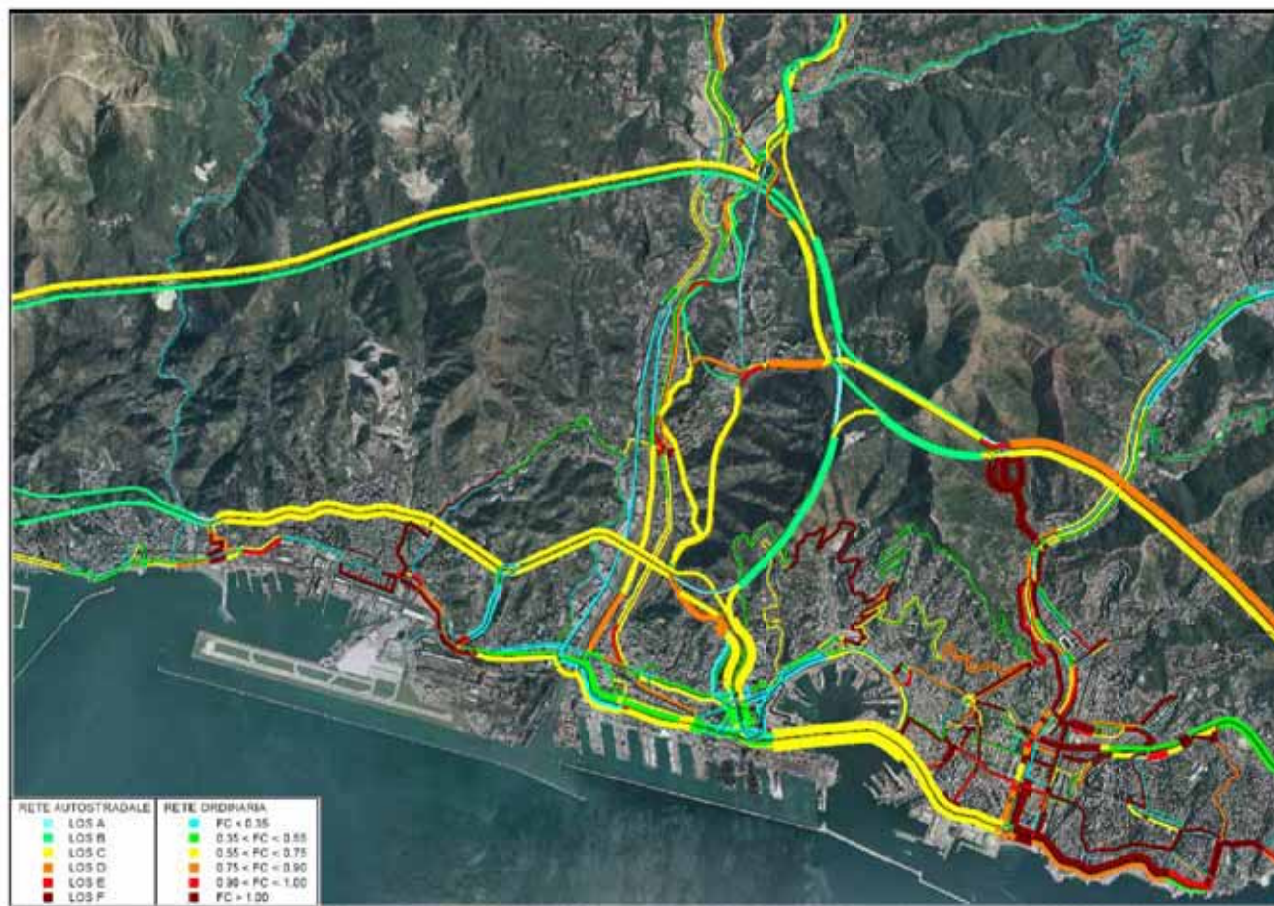
Il potenziamento del sistema autostradale e lo spostamento di circa 36'000 mila veicoli equivalenti giorno sulla Gronda garantisce nell'ora di punta una sostanziale uniformità per tutti gli archi della rete autostradale con **livelli di servizio ottimali** (LOS B e LOS C) su A10, Gronda, A7 ed A12

3.4.2.3 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Performance trasportistiche: distribuzione dei livelli di servizio (intera rete)

186

(COMPARTO EST)



Per il corridoio Nord – Sud il potenziamento garantisce un **recupero di funzionalità dell'A7** nel tratto compreso tra Genova Ovest e l'interconnessione con l'A12

3.4.3.1 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Assetto cantieristico : volumi di scavo

Sono stati ricalcolati i volumi complessivi dei materiali di risulta degli scavi che sommano complessivamente 9,5 milioni di mc, di cui 5,5 scavati con TBM in ammassi potenzialmente amiantiferi e 4,0 scavati in modo tradizionale, di cui 3,5 provenienti dalla sponda sx Polcevera e 0,5 provenienti dalle gallerie di Voltri.

Imbocco N.	Gallerie scavate con Frese	Lunghezza [m]	Volume [mc] (arrotondato alle migliaia)	N. Trasporti con Autocarri	
-	Galleria Monte Rosso Ovest	6.180	1.193.000	-	
-	Galleria Monte Rosso Est	6.140	1.185.000	-	
-	Galleria Amandola Ovest (*)	5.995	1.157.000	-	
-	Galleria Amandola Est (*)	5.970	1.152.000	-	
-	Galleria Borgonuovo Ovest (*)	2.262	437.000	-	
-	Galleria Borgonuovo Est (*)	2.235	431.000	-	
	Totale Frese		5.555.000	-	
Imbocco N.	Gallerie scavate con metodi Tradizionali	Lunghezza [m]	Volume [mc] (arrotondato alle migliaia)	N. Trasporti con Autocarri	
1	Galleria Coll. A7 dir. Ge con Gronda dir. Ovest	530	78.000	-	
2	Galleria Coll. A7 dir. Ge con Gronda dir. Est	1.090	149.000	-	
3	Galleria Coll. Gronda dir. Ovest con A7 dir. Mi	1.290	248.000	19.814	
4	Galleria Geminiano Est	1.310	269.000	-	
5	Galleria Geminiano Ovest	1.300	281.000	-	
6	Galleria Begato Est	965	265.000	21.230	
7	Galleria Begato Ovest	890	245.000	19.580	
8	Galleria di Coll. A12 Ovest - Gall. Begato Ovest	375	81.000	6.480	
9	Galleria Granarolo	Tratto Nord	1.775	448.500	35.864
9'		Tratto Sud	1.775	448.500	35.864
10	Galleria Monte Sperone	Tratto Est	1.253	332.000	26.480
10'		Tratto Ovest	772	167.000	13.430
10	Galleria di collegamento Gall. Granarolo - Gall. M. Sperone	900	173.000	13.824	
11	Galleria Carpusone	139	27.000	2.135	
12	Galleria Moro	870	119.000	9.535	
13	Galleria di Coll. Viad. Morandi - Gall. Granarolo	880	121.000	9.645	
	Totale Tradizionale		3.452.000	213.881	
(*) Gallerie non rappresentate su questa tavola			TOTALE: 9.007.000		

Imbocco N.	Gallerie scavate con metodi Tradizionali	Lunghezza [m]	Volume [mc] (arrotondato alle migliaia)	N. Trasporti con Autocarri
14	Galleria Delle Grazie	1.315	180.000	14.412
15	Galleria Bric del Carmo	935	128.000	10.248
16	Galleria Voltri Ovest	268	51.000	4.116
17	Galleria Voltri Est	270	52.000	4.147
18	Galleria Ciocia	460	63.000	5.042
	Totale Tradizionale		474.000	37.965

Le destinazioni a deposito definitivo prevedibili sono pertanto le seguenti:

- 5,5 milioni potenzialmente amiantiferi presso il canale di calma;
- 1,5 milioni non amiantiferi per il ripristino delle cave dimesse in Val Varenna;
- 2,5 milioni non amiantiferi per l'ampliamento del VTE di Voltri.

3.4.3.2 Quadro d'assieme della soluzione individuata

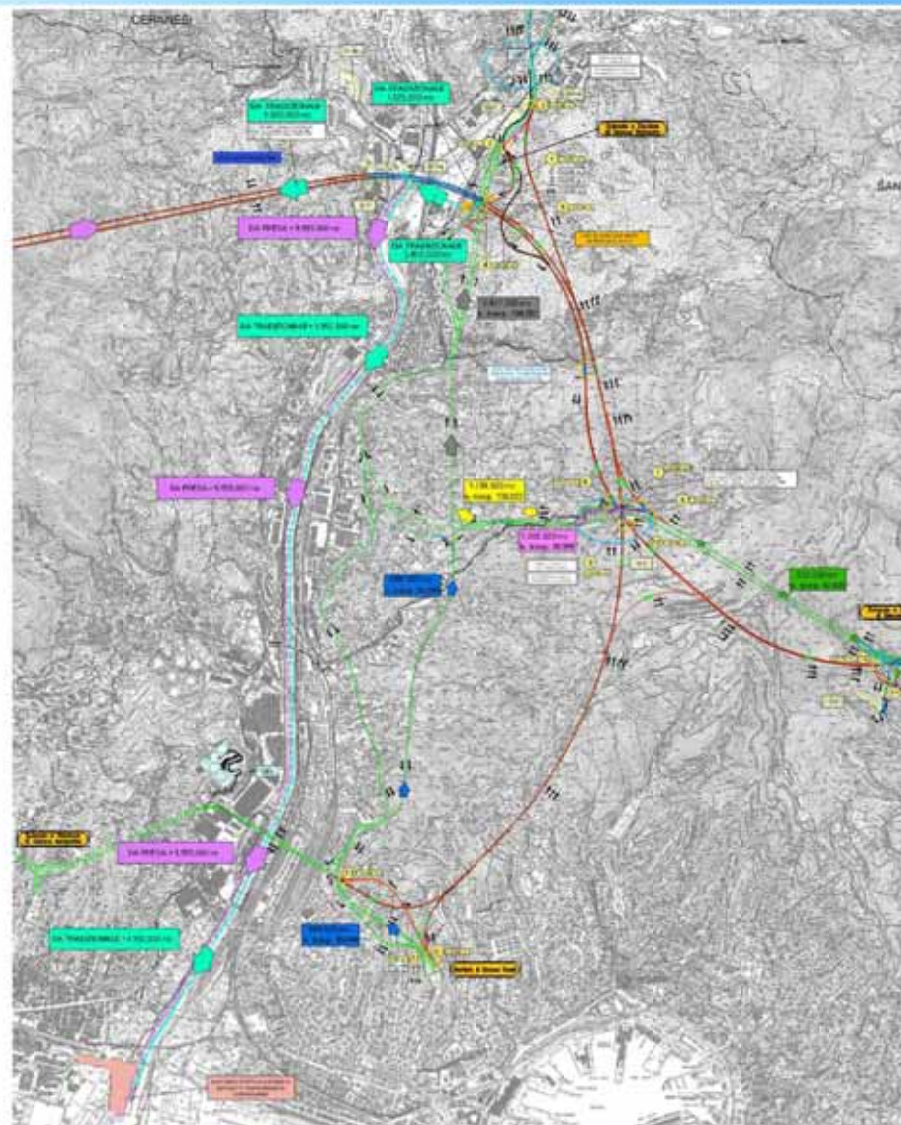
Assetto cantieristico :

planimetria della cantierizzazione – zona Polcevera

188

L'impostazione cantieristica delle precedenti soluzioni viene confermata:

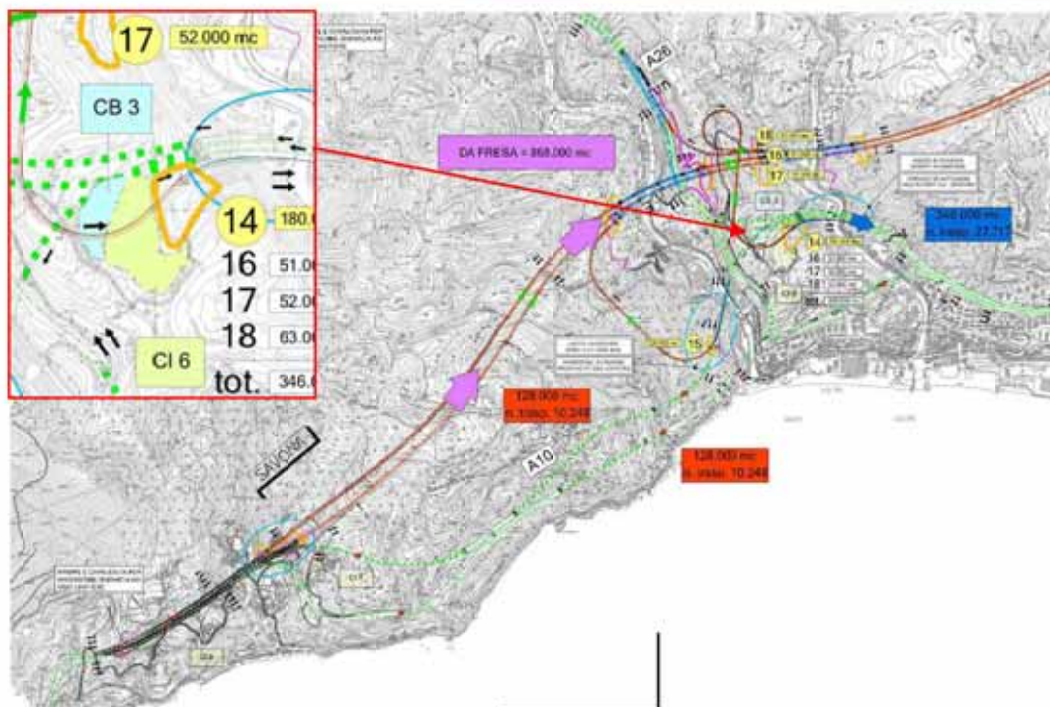
- il materiale amiantifero è trasportato con slurrydotto da imbocco TBM a Cornigliano;
- il materiale non amiantifero originato dai fronti di scavo viene trasferito all'interno del cantiere fino a 4 distinti accessi autostradali ubicati a Ge Ovest e Bolzaneto sulla A7 e Ge Est e Val Torbella (cantiere Pavimental) sulla A12 e fatto confluire in autostrada fino ad un deposito provvisorio ubicato in zona svincolo di Bolzaneto. Il materiale è poi trasferito via nastro sulla sponda dx Polcevera, fino ad alimentare un secondo impianto di trasporto meccanizzato fino alla banchina di Cornigliano.
- l'uso della viabilità ordinaria è limitato alla realizzazione dei soli imbocchi principali del "sistema cantiere" ma non al trasporto dello smarino.
- al netto dei cantieri di imbocco, le aree logistiche sono state limitate e concentrate in soli due ambiti non critici: il cantiere industriale di Cornigliano (ex area Italsider) ed il campo base di Campi (ex area Colisa).



3.4.3.3 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Assetto cantieristico :
planimetria della cantierizzazione – zona Ponente

189



L'impostazione cantieristica delle gallerie scavate con fresa viene confermata.

Per i tratti all'aperto di Vesima, in luogo dell'unica ubicazione precedentemente pubblicata, verranno utilizzati piccoli cantieri limitrofi alla carreggiata est esistente per il tratto di adeguamento tra i viadotti Frana e Vesima.

Per gli interventi tra il viadotto Vesima e Uccelliera e per la smobilitazione del cantiere fresa all'estremità ovest del tracciato si utilizzerà invece un piccolo cantiere posto a monte del viadotto Uccelliera stesso, nell'area interclusa tra le due carreggiate esistenti dell'A10.

Per le gallerie minori di Voltri, si conferma l'intenzione di un avanzamento dei lavori "di punta" con la sequenza di "scavo e smarino tramite il riutilizzo dei medesimi tratti scavati", di seguito indicata:

- galleria delle Grazie, galleria Ciocia, galleria Voltri Ovest, galleria Voltri Est
- galleria Bric del Carmo

alimentate dall'A10 esistente ove dovranno essere realizzati appositi cavalcavia di servizio per effettuare le manovre di inversione dei mezzi d'opera necessarie.

Al netto dei cantieri di imbocco, le aree logistiche di Voltri sono state limitate e concentrate in un unico ambito non critico, già servito da viabilità esistenti e posto al di fuori dell'area urbanizzata.

3.4.3.4 Quadro d'assieme della soluzione individuata

Assetto cantieristico :
Cronoprogramma dei lavori



Lo studio della cantieristica associata alla soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito ha consentito l'elaborazione di un apposito programma dei lavori che ha confermato una durata degli stessi di circa 8 anni, in linea con quelle delle precedenti soluzioni, ove viene confermato lo scavo con frese come percorso critico dell'intero processo di realizzazione dell'opera.

3.5.1 Le garanzie sul processo

Il controllo del processo e le garanzie di partecipazione da parte del territorio

191

Al termine del Dibattito Pubblico e dopo la revisione degli accordi istituzionali conseguenti, Autostrade per l'Italia prevede di:

- **attivare le procedure di legge per l'approvazione dei progetti di infrastrutture:**
 - elaborazione del Progetto Preliminare (Avanzato in caso di Legge Obiettivo)
 - predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale (nel Preliminare in caso di Legge Obiettivo)
 - espletamento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (obbligatoria anche per le opere in Legge Obiettivo)
- **confermare gli impegni assunti relativamente alle garanzie e alle tutele per la cittadinanza per il processo progettuale/realizzativo:**
 - attuazione delle procedure previste dal protocollo per la gestione degli espropri e delle ricollocazioni
 - confronto con l'Osservatorio Locale finalizzato a garantire la continuità della partecipazione alle successive fasi di progettazione della Gronda
 - redazione di un Piano Monitoraggio Ambientale nell'ambito del progetto definitivo
 - attivazione di un Osservatorio Ambientale
 - espletamento delle attività di Monitoraggio Ambientale

3.5.2.1 Le garanzie sul processo

Il processo di espropriazione e ricollocazione dei residenti

192

I punti salienti del protocollo d'intesa Anas-Aspi-Comune

Dopo la firma dell'accordo di programma

- **apertura dei front-office** per individuare il numero di alloggi da ricollocare in modo assistito ed in modo autonomo
- **nomina commissione** per definire i criteri di stima degli immobili

Sul progetto preliminare

- individuazione degli **alloggi** e delle **attività produttive da espropriare**
- definizione del **piano di ricollocazione**
- **valutazione economica** degli immobili e delle attività produttive da espropriare

Sul progetto definitivo

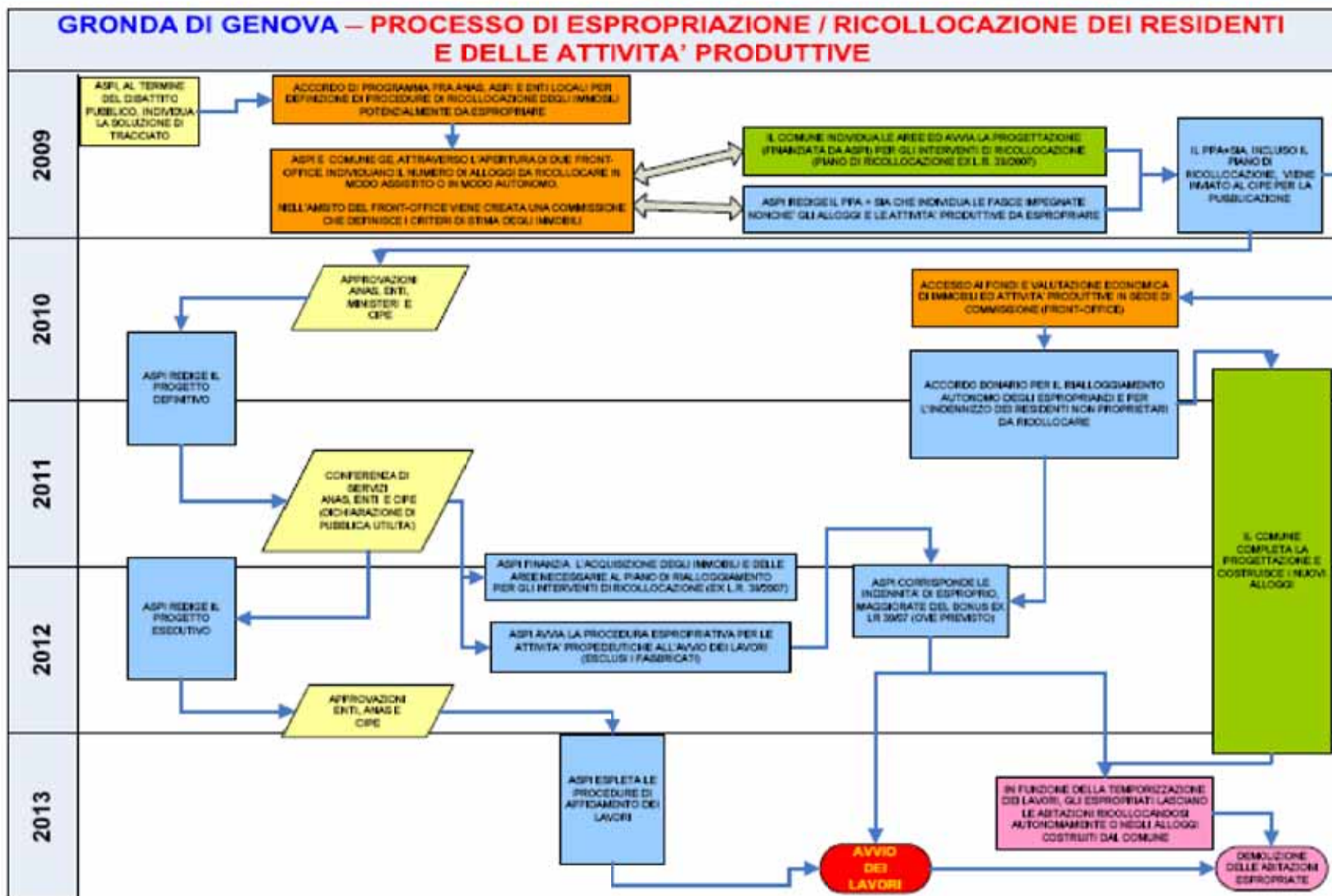
- **accordo bonario per il rialloggiamento autonomo** degli espropriandi
- definizione **indennizzo per i non proprietari** da ricollocare

Dopo l'approvazione Anas, Enti, CIPE del progetto definitivo

- **avvio della procedura espropriativa e corresponsione dell'indennità d'esproprio e dei bonus di legge**
- **acquisizione degli immobili e delle aree per gli interventi di ricollocazione**

3.5.2.2 Le garanzie sul processo

Il processo di espropriazione e ricollocazione dei residenti
(flow-chart delle procedure previste nel protocollo d'intesa Anas - Aspi - Comune)



3.5.3.1 Le garanzie sul processo

Il controllo e la partecipazione al processo progettuale

194

Aspi è disponibile a confrontarsi con l'Osservatorio Locale che verrà istituito dall'Amministrazione Comunale e che avrà i seguenti compiti:

- **promuovere incontri periodici e momenti di confronto** con i cittadini al fine di informarli sullo stato di avanzamento del progetto, sulle modalità di realizzazione degli interventi
- collaborare all'**individuazione dei progetti** di riqualificazione urbana ed ambientale che saranno **realizzati attraverso il fondo compensativo**

3.5.3.2 Le garanzie sul processo

Il controllo e la partecipazione al processo progettuale

195

Oltre alle attività individuate nell'ambito dell'Osservatorio Locale le garanzie per l'informazione e la partecipazione del pubblico sono comunque previste fin dal DPCM dic-88 in materia di VIA, anche dalle procedure per l'approvazione del progetto e dello studio di impatto ambientale ove sono citate infatti:

PUBBLICAZIONE *

Con la **pubblicazione a mezzo stampa e sul sito web** del Ministero dell'Ambiente il proponente rimette il Progetto Preliminare corredato dello Studio di Impatto Ambientale al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, nonché alla Regione.

Tutti i documenti possono essere interamente consultati.

SVOLGIMENTO DI CONSULTAZIONI *

Ai fini della VIA potrà essere svolta **un'inchiesta pubblica per l'esame dello studio di impatto ambientale**, dei pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini.

* Per brevità vengono esemplificate solo le procedure in caso di Legge Obiettivo

3.5.3.3 Le garanzie sul processo

Il controllo e la partecipazione al processo progettuale

196

OSSERVAZIONI E VALUTAZIONI *

Le amministrazioni interessate rimettono le proprie **valutazioni** con eventuali prescrizioni al Ministero delle Infrastrutture entro novanta giorni dalla ricezione del progetto preliminare, tenendo conto delle eventuali **osservazioni dei soggetti pubblici o privati, e dei cittadini interessati.**

APPROVAZIONE *

Nei successivi sessanta giorni il Ministero delle infrastrutture formula la propria proposta al CIPE, che si pronuncia nei successivi trenta giorni, eventualmente imponendo una serie di **prescrizioni, formulate anche sulla base delle osservazioni pervenute dagli enti e dai cittadini.**

EFFETTI *

L'approvazione da parte del CIPE determina **l'accertamento della compatibilità ambientale** dell'opera e perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato - Regione sulla sua localizzazione, comportando **l'automatica variazione degli strumenti urbanistici** vigenti e adottati

* Per brevità vengono esemplificate solo le procedure in caso di Legge Obiettivo

3.5.4.1 Le garanzie sul processo Il controllo e la partecipazione al processo progettuale

197

Inoltre la normativa in materia prevede anche che il progetto definitivo contenga un **Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)** che dovrà essere approvato dagli enti competenti

Il PMA sarà predisposto secondo specifiche Linee Guida ministeriali e, come già avvenuto per altre importanti interventi infrastrutturali, sarà **concordato con l'ARPA locale** in termini di:

- Componenti ambientali da indagare
- Numero, localizzazioni, frequenze, tipologie e metodiche delle misure
- Procedure di controllo e validazione, gestione delle emergenze, attivazione interventi correttivi/mitigativi
- Modalità di pubblicazione dei dati rilevati (sito web)

3.5.4.2 Le garanzie sul processo Il controllo e la partecipazione al processo realizzativo

198

Nell'ambito dell'approvazione del progetto il Ministero dell'Ambiente potrà prevedere **l'istituzione di un Osservatorio Ambientale** come già avvenuto per gli interventi di potenziamento e adeguamento dell'Autostrada A1 (Variante di Valico e ampliamento alla 3^a corsia tra Firenze Nord e Firenze Sud).

I compiti dell'Osservatorio Ambientale potranno essere:

- Approvare il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)
- Verificare e controllare l'esecuzione del PMA
- Esprimere pareri in merito all'adempimento di raccomandazioni, prescrizioni derivanti dagli atti di approvazione dell'opera
- Proporre, se del caso, alle Autorità competenti, la sospensione dei lavori in caso di rischio di danno ambientale
- Informare i cittadini singoli e/o associati e le Amministrazioni pubbliche

3.5.4.3 Le garanzie sul processo Il controllo e la partecipazione al processo realizzativo

199

FINALITA' DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE

- Controllare i livelli di qualità ambientale nella fasi ANTE OPERAM, CORSO D'OPERA E POST OPERAM
- Garantire l'attuazione delle prescrizioni e raccomandazioni di carattere ambientale
- Consentire la corretta realizzazione delle opere con riferimento alla loro compatibilità ambientale
- Informare la popolazione (eventuali sportelli per il pubblico e sito web)

ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITA'

- Rilevamento sistematico ed elaborazione dati relativi a tutte le componenti ambientali interessate
- Trasmissione dei dati all'Osservatorio Ambientale
- Segnalazione delle eventuali anomalie e attivazione delle specifiche misure di controllo
- Supporto alla Direzione Lavori per la definizione degli interventi mitigativi in fase di costruzione
- Monitoraggio dell'efficacia degli interventi di mitigazione

3.5.4.4 Le garanzie sul processo Il controllo e la partecipazione al processo realizzativo

200

Attività di Monitoraggio Ambientale



3.5.4.5 Le garanzie sul processo Il controllo e la partecipazione al processo realizzativo



La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO
1 febbraio – 30 aprile

“La dichiarazione di Autostrade per l’Italia”
Parte quarta

LE CONCLUSIONI DI ASPI

4 LE CONCLUSIONI DI ASPI

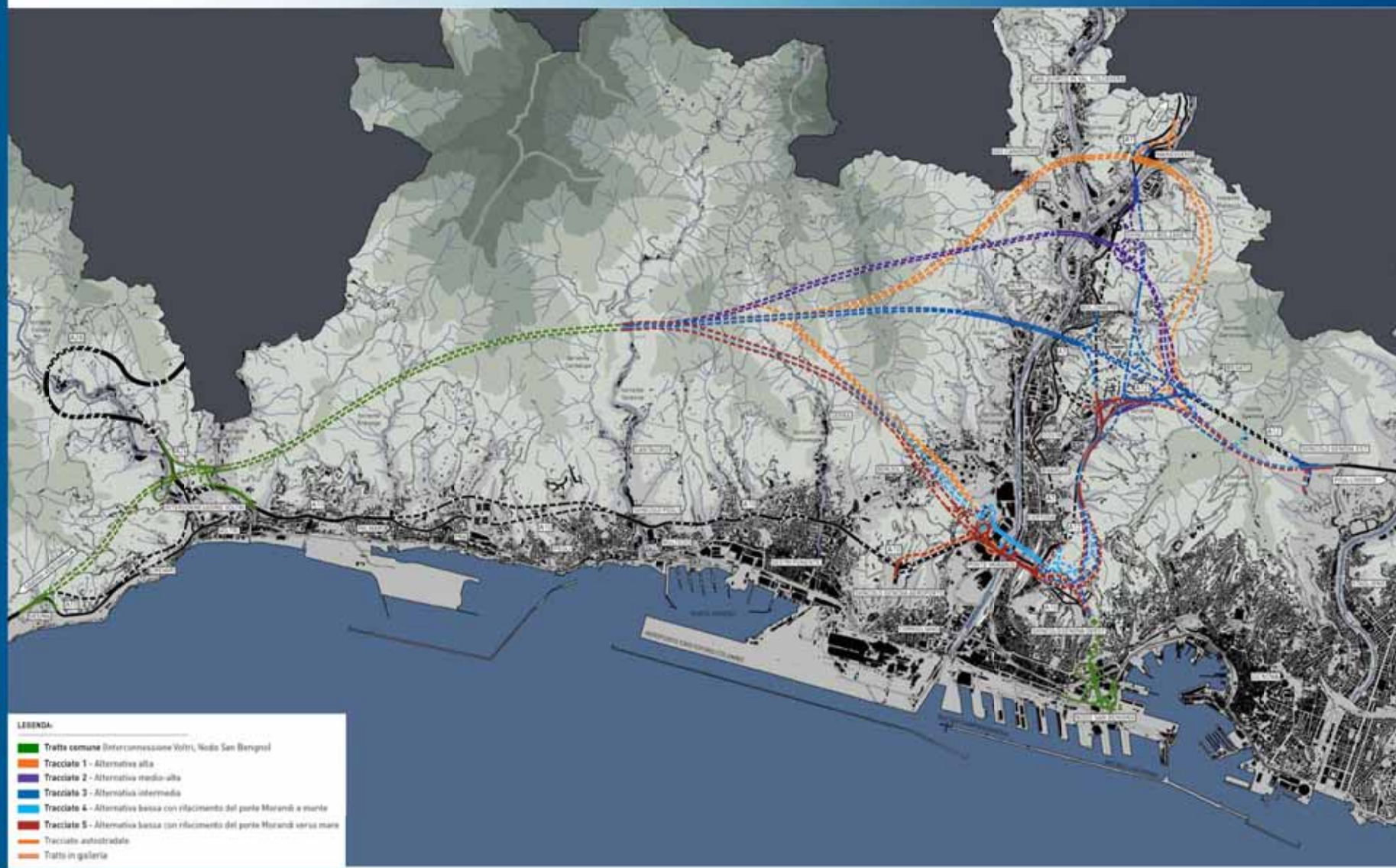
203

- 4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico
- 4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito
- 4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda"
- 4.4 I ringraziamenti

4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Le cinque soluzioni

204

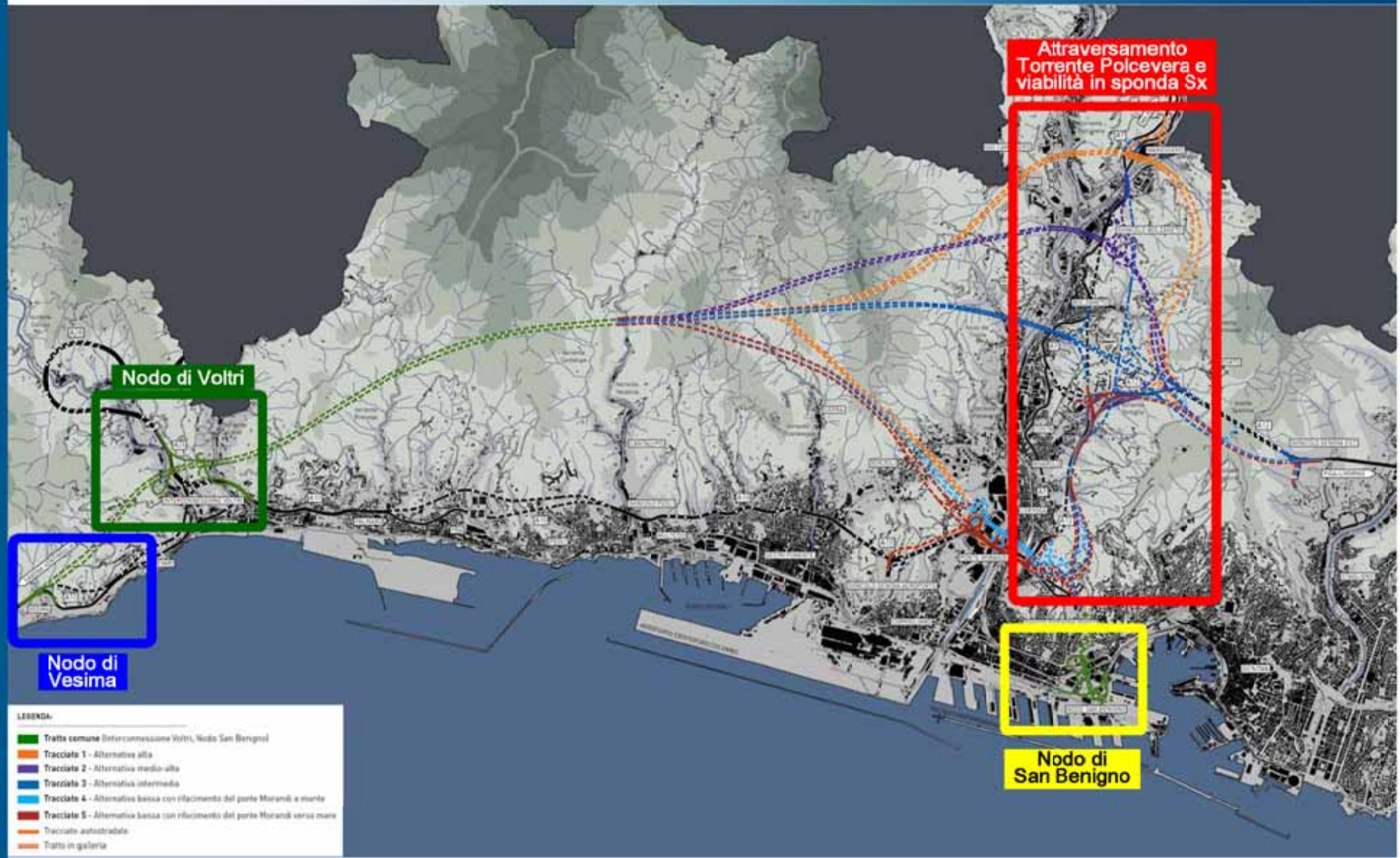
La dichiarazione di Autostrade per l'Italia



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Le cinque soluzioni - Ambiti di intervento

205

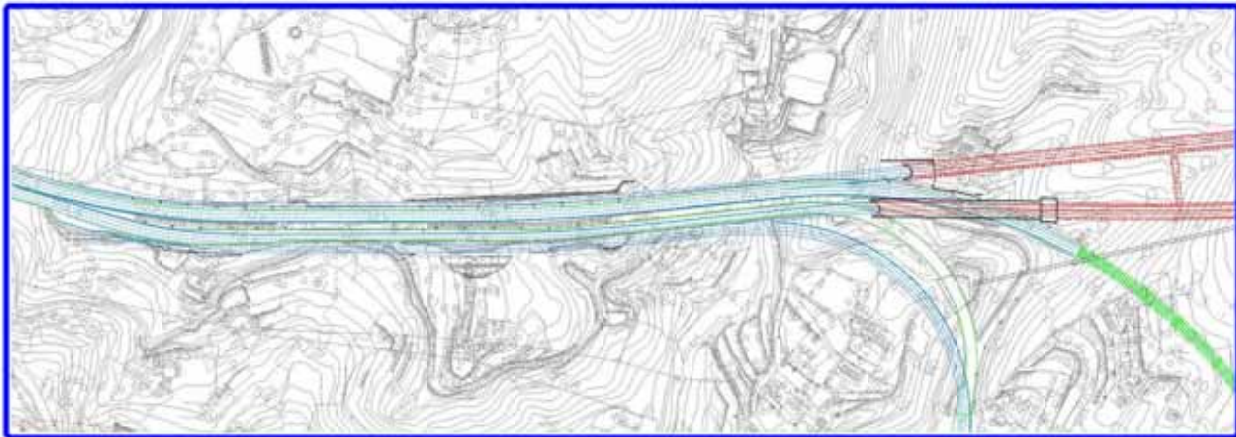
La dichiarazione di Autostrade per l'Italia



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico
 Ambiti di intervento - Le modifiche apportate con il nuovo progetto

Nodo di Vesima

IL PROGETTO PUBBLICATO



IL NUOVO PROGETTO



MANTENIMENTO DEL VIADOTTO "UCCELLIERA" ESISTENTE

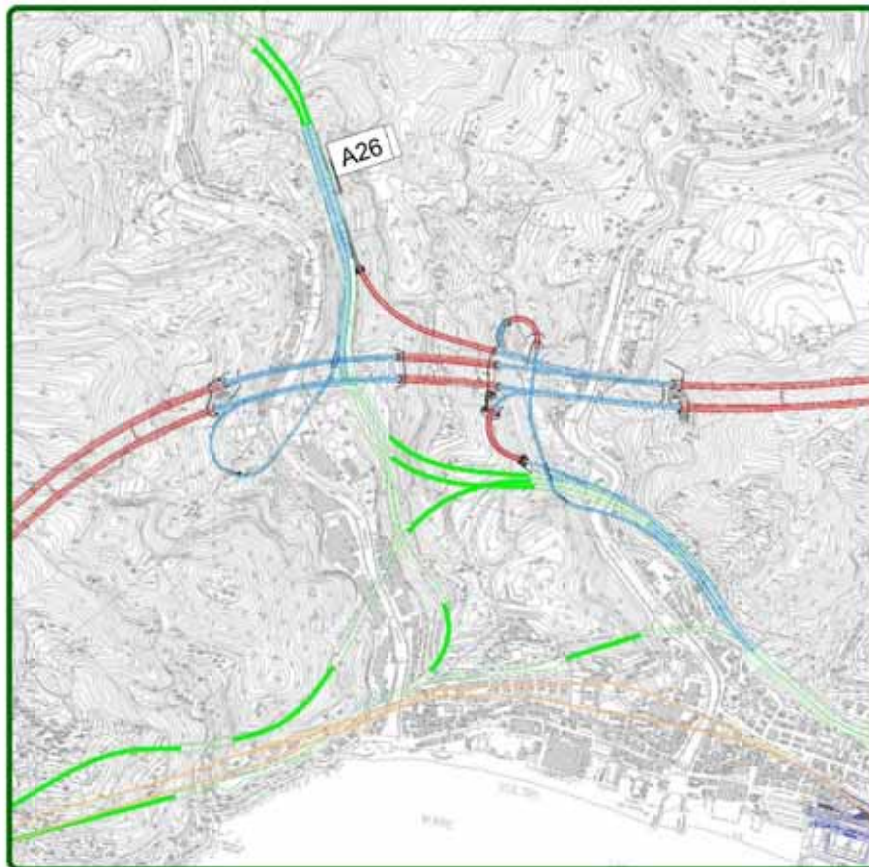
LEGENDA

	TRATTO ALL'APERTO
	TRATTO IN GALLERIA
	AUTOSTRADE ESISTENTI

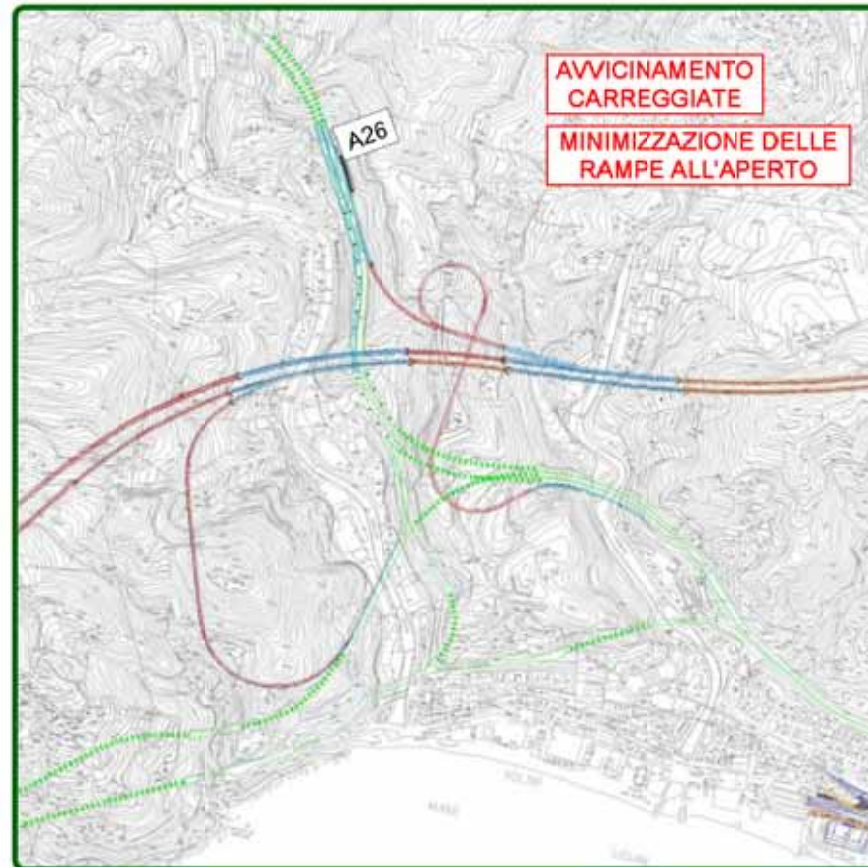
4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Ambiti di intervento - Le modifiche apportate con il nuovo progetto

Nodo di Voltri

IL PROGETTO PUBBLICATO



IL NUOVO PROGETTO



LEGENDA

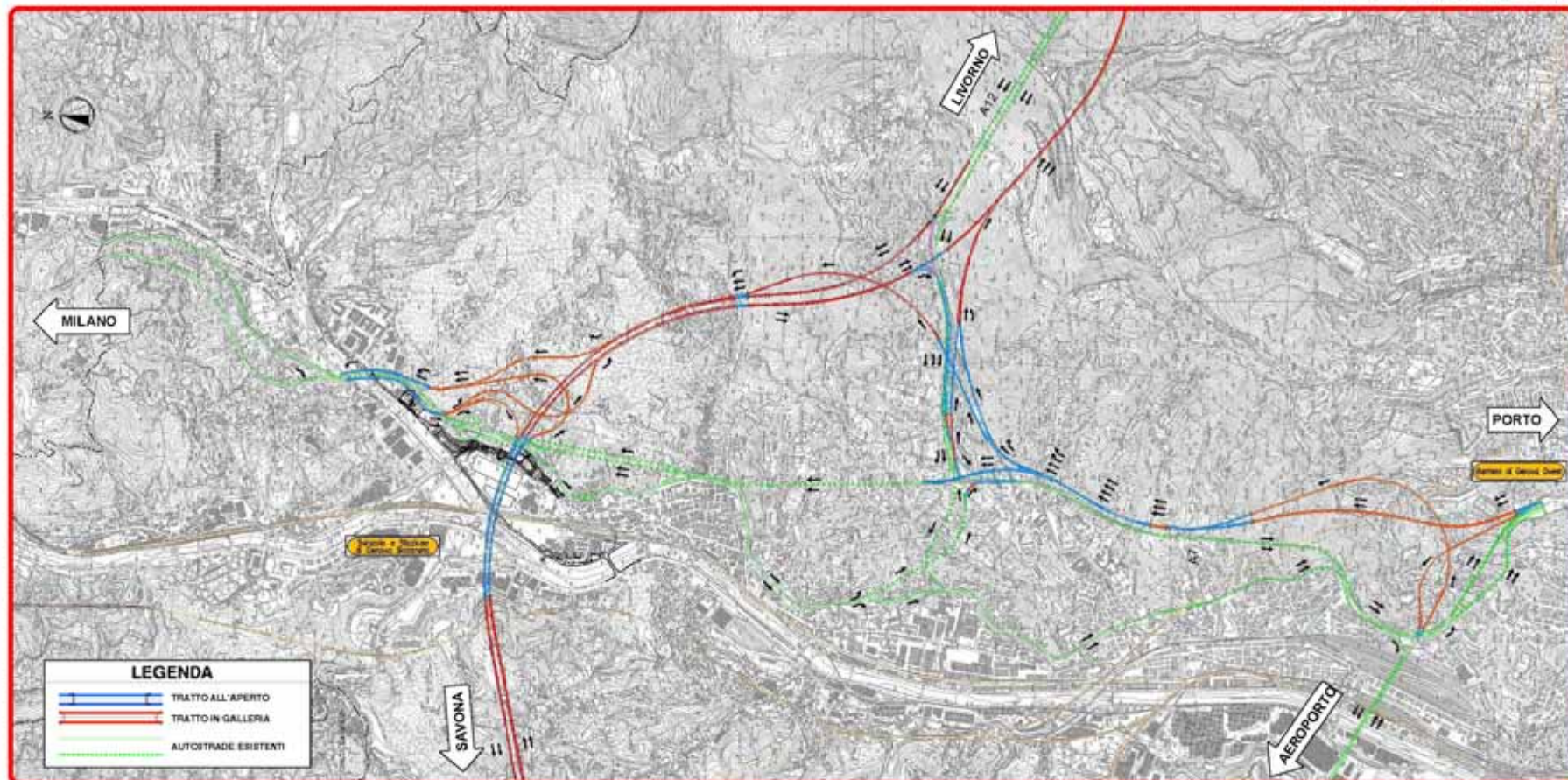
	TRATTO ALL'APERTO
	TRATTO IN GALLERIA
	AUTOSTRADE ESISTENTI

4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Ambiti di intervento - Le modifiche apportate con il nuovo progetto

209

Attraversamento Torrente Polcevera e
viabilità in sponda Sx

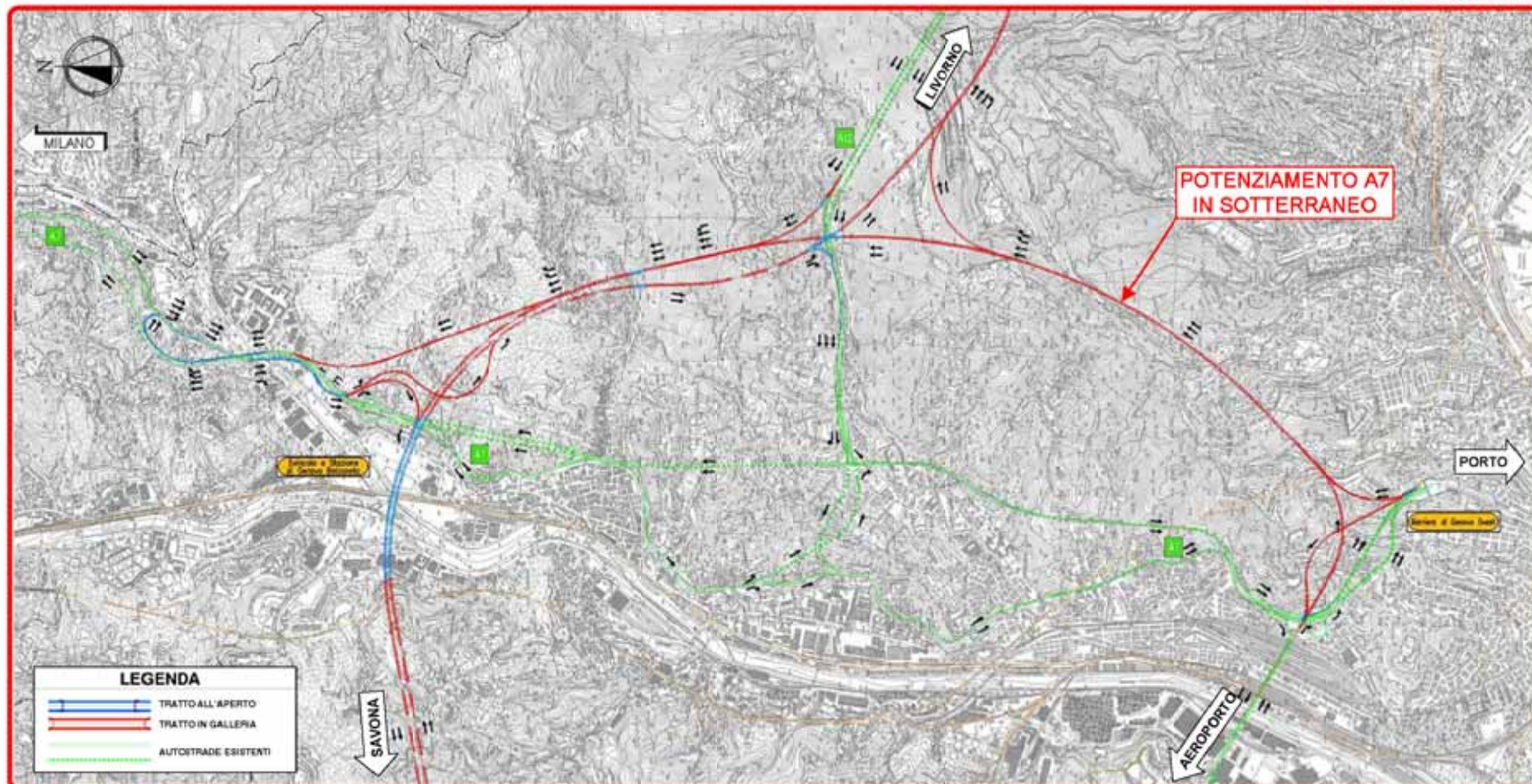
IL PROGETTO PUBBLICATO



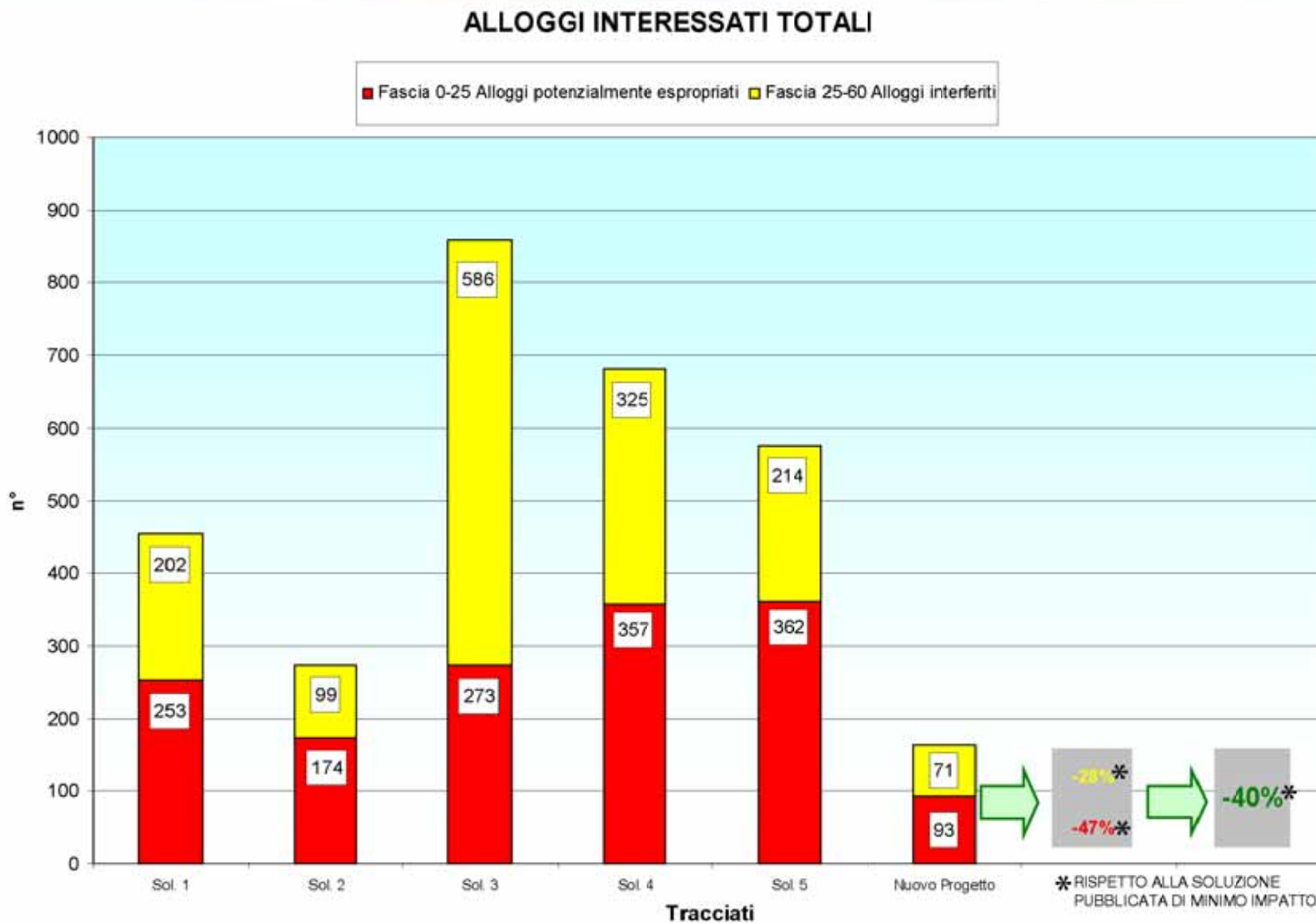
4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Ambiti di intervento - Le modifiche apportate con il nuovo progetto

Attraversamento Torrente Polcevera e viabilità in sponda Sx

IL NUOVO PROGETTO



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico

212

Le domande formulate ad Aspi dalla Commissione:

- 1) Aspi intende mantenere il progetto della Gronda di Ponente, malgrado le critiche emerse nel dibattito sia sul piano trasportistico e sia sul piano dei rapporti tra costi e benefici?
- 2) Aspi che cosa pensa della tangenziale oltre Appennino?
- 3) Aspi che cosa pensa del passaggio in subalveo e ritiene di compiere ulteriori approfondimenti su questo punto?
- 4) Aspi che cosa pensa di un eventuale asse nord-sud a partire da Cornigliano e più in generale come pensa di servire questo nodo (soprattutto se la scelta cadrà su un'alternativa alta)?
- 5) Aspi che cosa pensa delle ipotesi "incrementali" e "minimali" e ritiene di poter rivedere la progettazione in modo da procedere per lotti funzionali?
- 6) Aspi come intende affrontare alcuni nodi particolarmente problematici emersi dal dibattito: Vesima, Crevari, le valli di Voltri, la sinistra Polcevera?
- 7) Aspi in quale punto intende attraversare la Val Polcevera?
- 8) Aspi intende sottoscrivere l'accordo su espropri e ricollocazioni?
- 9) Aspi che cosa prevede per il futuro dell'A10?
- 10) Aspi che cosa pensa del problema dei cantieri, e come pensa di superare i "nodi critici" indicati nella relazione?
- 11) Aspi che cosa pensa di uno stretto rapporto con il territorio e in particolare con l'Osservatorio nella fase di progettazione e poi nella fase di realizzazione e quali impegni intende assumere su questo aspetto?

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

213

- 1) Aspi intende mantenere il progetto della Gronda di Ponente, malgrado le critiche emerse nel dibattito sia sul piano trasportistico e sia sul piano dei rapporti tra costi e benefici?

Aspi ha in carico nella convenzione con Anas la realizzazione della Gronda di Genova

A valle del Dibattito Pubblico dovrà essere aggiornato il protocollo d'intesa firmato da dagli Enti istituzionali coinvolti, sulla base del quale Aspi procederà al progetto della soluzione emersa dal dibattito stesso.

Alle critiche emerse nel dibattito sul piano trasportistico è stata data puntuale risposta fin dall'incontro tematico del 7 marzo, poi in sede di laboratorio sul traffico e sulla mobilità con successivi approfondimenti e confronti con gli esperti del settore, e, per ultimo, nella odierna dichiarazione finale.

Le critiche emerse non sono ritenute da Aspi tali da modificare la convinzione circa la correttezza dei presupposti del progetto dell'opera.

Il rapporto costi-benefici, sarà approfondito con una analisi attenta e dettagliata in un quadro di attribuzione corretta dei reali costi e benefici dell'opera, e dovrà essere giudicato nella sede più appropriata ed oggettiva possibile (la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale Ministeriale).

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

214

2) Aspi che cosa pensa della tangenziale oltre Appennino?

Aspi non ritiene percorribili soluzioni "transappenniniche".

Aspi ha più volte ribadito, nel corso del dibattito, di ritenere del tutto irrealistiche sul piano sia dell'efficacia trasportistica, sia della percorribilità economica, le soluzioni cosiddette "transappenniniche", soprattutto se considerate inclusive degli indispensabili collegamenti vallivi verso il mare e la città.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

215

- 3) Aspi che cosa pensa del passaggio in subalveo e ritiene di compiere ulteriori approfondimenti su questo punto?

Aspi non ritiene percorribile la soluzione in subalveo.

Aspi ha chiarito i limiti del progetto del 2004 di superamento del torrente Polcevera in subalveo.

Gli approfondimenti successivi dell'attuale impostazione progettuale (utilizzo di frese) hanno dimostrato che è possibile ovviare ad una serie di problemi ma non di risolverli tutti (geometrico-funzionali-gestionali).

Anche la cosiddetta soluzione Maifredi è stata esaminata e valutata non in grado di risolvere appieno le problematiche proposte dal progetto nel suo insieme.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

216

- 4) Aspi che cosa pensa di un eventuale asse nord-sud a partire da Cornigliano e più in generale come pensa di servire questo nodo (soprattutto se la scelta cadrà su un'alternativa alta)?

Premesso che il nodo di Cornigliano è attualmente servito dal sistema autostradale tramite lo svincolo di Genova Aeroporto, l'analisi del PUM, non ha segnalato elementi di pianificazione/previsione urbana (collina di Erzelli, ristrutturazione area ex Italsider) tale da modificare il bilancio della domanda ed offerta di spostamenti nell'area, se non per la realizzazione della cosiddetta "strada a mare" di cui Aspi ha messo in evidenza i benefici in termini di funzionalizzazione della rete urbana locale di Sampierdarena e gli scarsi effetti (-5%) invece sulla A10.

Il progetto di Gronda che Aspi propone non pregiudica la possibilità che - in linea con gli approcci incrementali richiamati in più parti della relazione della Commissione - laddove variazioni sostanziali di domanda si dovessero realizzare in futuro, il progetto possa essere implementato con un'asta di raccordo fra A10 e Gronda innestata in area Cornigliano, senza nulla togliere alla priorità di potenziamento dell'asse Nord-Sud in corrispondenza del nodo di Genova Ovest (dove cioè si concentrano più del 30 % degli spostamenti dell'area genovese), lungo il corridoio dell' A7.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

217

5) Aspi che cosa pensa delle ipotesi "incrementali" e "minimali", e ritiene di poter rivedere la progettazione in modo da procedere per "lotti funzionali"?

Aspi ritiene l'ipotesi "incrementale" non praticabile nella fattispecie del progetto della Gronda di Ponente:

per l'entità dei fenomeni di congestione che si vogliono risolvere, che non ammette ulteriori dilazioni;

per gli effetti che tali eventuali dilazioni comporterebbero, alla luce della notevole durata dei lavori prevista per l'opera;

per l'incertezza programmatico-finanziaria che caratterizza l'attuazione degli altri interventi non autostradali previsti in ambito urbano e quindi degli eventuali effetti di ritardo indirettamente indotti sull'opera.

Le ipotesi invece dette "minimali" debbono scontrarsi con la necessità di realizzare porzioni (stralci) d'opera comunque funzionali (resta ferma la non condivisione di Aspi dei risultati dell'ACB semplificata condotta in sede di dibattito da cui tale proposta sembrerebbe trarre origine).

Aspi non ritiene percorribile procedere per "lotti funzionali" in quanto una razionale impostazione cantieristica impone che vengano iniziati dapprima i lavori che risiedono sul percorso critico dei tempi di realizzazione di un'opera, quand'anche scelti fra quelle funzionalmente anticipabili. Per questa ed altre ragioni tecniche oggettive (sistema dei depositi non frazionabile per lotti, vanificazione delle ottimizzazioni apportate al processo di scavo meccanizzato e di trasporto dello smarino con modalità non tradizionali, ecc...) sono anticipabili solo quegli interventi autosufficienti sul piano cantieristico e funzionale.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

218

6) Aspi come intende affrontare alcuni nodi particolarmente problematici emersi dal dibattito: Vesima, Crevari, le valli di Voltri, la sinistra Polcevera?

Aspi ha ottimizzato il progetto della Gronda nell'ambito della tratta Vesima-Crevari-Voltri:

- a Vesima, nel rispetto dei vincoli paesaggistici presenti, non verrà operata la demolizione dell'attuale viadotto dell'Uccelliera e la sua ricostruzione più a valle, ma si interverrà nell'ambito del sedime autostradale esistente. Inoltre il cantiere CI1bis, che si riduce di dimensioni, verrà ricollocato al di fuori dell'area vincolata dell'abitato di Vesima.
- a Crevari l'attuale progetto si conferma tecnicamente corretto rispetto ai temi dell'assetto geomorfologico, e supera le criticità evidenziate sulla precedente versione dal Comitato di Crevari;
- a Voltri, gli interventi di minimizzazione degli impatti ambientali, aggiuntivi rispetto a quanto già fatto con l'ultimo progetto del 2008 rispetto a quello del 2004, si sono mossi essenzialmente in queste 3 direzioni:
 - avvicinamento delle carreggiate della Gronda (spostamento verso nord della carreggiata est);
 - minimizzazione delle rampe in viadotto per il collegamento fra Gronda, la A10 e l'A26 in val Cerusa e in val Leiro;
 - rifunzionalizzazione delle rampe del nodo di interconnessione A26/A10 in relazione alla riduzione di traffico attesa nei rami che interessano relazioni di traffico che verranno ad essere spostate sulla Gronda (tutte le manovre ad eccezione del collegamento Savona – A26 e viceversa, che continuerà a transitare sull'A10).

1 di 3

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

219

Queste ottimizzazioni del progetto presentato per il Dibattito Pubblico consentono di ottenere significative riduzioni del numero di alloggi e di abitanti compresi nella fascia di 25 m dalle nuove opere (rispettivamente -51% e -75%), così come per il numero degli alloggi inclusi nella fascia 25-60 m (-33%), mentre il corrispondente numero di abitanti rimane invariato.

Per il corridoio della Sinistra Polcevera, traendo spunto dalle forti criticità ma anche dalle proposte emerse dal dibattito, Aspi ha optato per una semplificazione degli schemi funzionali per l'A7 e per il suo interscambio con la Gronda e con l'A12, collocando i nuovi tracciati quasi interamente in sotterraneo, così da limitare al massimo gli impatti sulla popolazione e sul territorio.

Il disegno che ne emerge è estremamente semplice e razionale, senza impatto sul traffico dell'attuale A7; il progetto prevede, infatti, la realizzazione di una nuova carreggiata a tre corsie destinata interamente al traffico in direzione nord, mentre l'attuale carreggiata nord fra l'A12 e lo svincolo Genova Ovest, utilizzata per circa 3 km in senso opposto all'attuale, cioè in direzione sud, costituirà una sorta di "retroporto di Genova Ovest" in particolari situazioni critiche per l'accessibilità portuale (soprattutto avversità meteorologiche). Quindi, così come sull'attuale carreggiata nord verrebbe indirizzato il traffico leggero e pesante diretto al porto, sulla carreggiata sud esistente verrebbe indirizzato il traffico diretto all'aeroporto e quello diretto a Sampierdarena. L'interconnessione tra Gronda e A7 si garantisce con un nuovo svincolo (parziale), che si sviluppa prevalentemente in sotterraneo, che si realizzerà a nord dell'attuale casello di Bolzaneto

2 di 3

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

220

In questo ambito (sx Polcevera) si conseguono i maggiori miglioramenti del nuovo progetto in termini di confronto fra edifici direttamente ed indirettamente coinvolti, fra inizio e fine dibattito.

Infatti il numero di edifici potenzialmente da espropriare (fascia 0-25 m) si riduce mediamente dell'85% rispetto al dato riferito alle soluzioni 1, 2 e 3 (che presentavano tracciati analoghi). Il corrispondente dato riferito agli abitanti rileva una riduzione del 94% (sempre in riferimento alle soluzioni 1, 2 e 3).

Per quanto riguarda i dati degli alloggi e abitanti interferiti (fascia 25-60 m) il nuovo progetto consegue miglioramenti notevoli in confronto alla soluzione 3 (-94% e -97% rispettivamente), e comunque sensibili anche in riferimento alla soluzione 2 (-23% e -41% rispettivamente).

3 di 3

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

221

7) Aspi in quale punto intende attraversare la Val Polcevera?

Aspi ha scelto per l'attraversamento del Polcevera l'ambito previsto dalla soluzione 2 (nuovo ortomercato), privilegiando il criterio di minimizzare l'impatto sul sistema insediativo della vallata, una volta verificata la sussistenza delle necessarie condizioni di garanzie in termini di performance trasportistiche : la soluzione in esame, infatti, è in grado di spostare dall'A10 oltre il 50% del traffico (veicoli equivalenti) e di collocare il progetto al minimo valore d'impatto sociale prevedibile per l'ambito della Val Polcevera tra le 5 soluzioni inizialmente ipotizzate.

L'impatto sul sistema residenziale del nuovo progetto, essendo identico a quello della soluzione 2, risulta infatti quello decisamente meno impattante sul sistema abitativo: gli alloggi potenzialmente da espropriare risultano 51 (contro i 133 previsti dalla soluzione 1 o i 255 della soluzione 5) e i corrispondenti abitanti sono 93 (contro i 200 della soluzione 1 o i 417 della soluzione 5).

L'impatto sulla fascia 25-60 m (fascia di potenziale impatto per i residenti) è ancora più limitato: 7 alloggi (erano 107 per la soluzione 1 e 218 per la soluzione 4) e 9 abitanti (erano 149 per la soluzione 1 e 369 per la soluzione 4).

Saranno comunque possibili ulteriori approfondimenti progettuali mirati al miglioramento della qualità dell'opera di attraversamento, che ne consentiranno un ottimale inserimento paesaggistico.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

222

8) Aspi intende sottoscrivere l'accordo su espropri e ricollocazioni?

Aspi intende riprendere, nel nuovo Protocollo d'Intesa nelle forme condivise con Anas, gli impegni assunti su espropri e ricollocazioni, ribadendo l'obiettivo di limitare i disagi per la cittadinanza coinvolta dal progetto, dopo averne ridotto significativamente le dimensioni rispetto alle ipotesi iniziali.

L'efficacia di tale accordo è inoltre evidentemente subordinata, ferma restando la necessaria e preventiva condivisione da parte degli Enti Locali, alla sottoscrizione di un nuovo protocollo d'intesa che dovessero sottoscrivere, per dar seguito alla nuova soluzione di progetto, tutti i firmatari di quello del 2006 con cui fu sviluppato il PPA della soluzione base (4) consegnato all'Anas nel febbraio 2008.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

223

9) Aspi che cosa prevede per il futuro dell'A10?

Per il futuro dell'A10 restano validi gli obblighi contrattuali e i diritti concessori che formalmente legano Aspi allo Stato attraverso la Convenzione con l'Anas.

Non sono quindi percorribili soluzioni di liberalizzazione e/o declassamento, sia perché controproducenti rispetto al problema della deviazione del traffico dell'A10 sulla Gronda, sia per i costi aggiuntivi che inevitabilmente verrebbero a gravare sul progetto, inclusi quelli di manutenzione dell'attuale ponte Morandi.

Aspi ritiene, invece, necessario inibire il traffico pesante nella tratta Voltri - Aeroporto dell'A10 in modo da sgravare da tale componente il tratto cittadino della stessa.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

224

10) Aspi che cosa pensa del problema dei cantieri, e come pensa di superare i "nodi critici" indicati nella relazione conclusiva della Commissione?

In sede di dibattito sono stati evidenziati aspetti critici della cantieristica sui quali abbiamo già lavorato e continueremo a migliorare nei successivi sviluppi progettuali, quali ad esempio :

- ottimizzazione del processo di scavo tradizionale e di trasporto dello smarino per le gallerie minori del Nodo di Voltri
- estensione del ricorso a sistemi di trasporto non tradizionali anche per lo scavo delle gallerie poste in sponda sinistra Polcevera
- riduzione dell'utilizzo della viabilità ordinaria per i trasporti di cantiere e massimizzazione dell'uso, a tale scopo, dell'autostrada esistente
- ricollocazione dei cantieri sulla base del nuovo progetto con eliminazione delle situazioni di maggiore criticità (ad esempio, campo sportivo Torbella, area vincolata di Vesima, ecc.)
- messa a punto di una procedura da adottare per lo scavo in ammassi amiantiferi da sottoscrivere con l'ARPAL e quindi inserire nel capitolato speciale per l'appaltatore

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

225

11) Aspi che cosa pensa di uno stretto rapporto con il territorio e in particolare con l'Osservatorio nella fase di progettazione e poi nella fase di realizzazione e quali impegni intende assumere su questo aspetto?

Aspi, così come si è resa disponibile a questo dibattito, è interessata a continuare lo stretto rapporto instaurato con il territorio anche nella fase di progettazione dell'opera e ad interfacciarsi quindi con le strutture/organismi di rappresentanza che si vorranno istituire in tal senso (Osservatorio Locale), così come del resto già fa da anni per la fase realizzativa delle opere con gli Osservatori Ambientali istituzionali.

4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" i prossimi passi di Aspi

226

I prossimi passi di Aspi riguarderanno :

- formalizzare, insieme ad Anas, a tutti gli Enti locali la soluzione emersa a seguito del Dibattito Pubblico
- procedere nello sviluppo di un nuovo progetto per la soluzione emersa dal Dibattito, a valle del nuovo Protocollo d'intesa, sostitutivo di quello del 2006, per dare efficacia operativa agli accordi collaterali scaturiti (protocollo sugli espropri, osservatorio locale, ecc.)
- promuovere l'attivazione di un tavolo tecnico allargato ai Soggetti pubblici e privati coinvolti per individuare una soluzione semplificata del nodo di San Benigno.

4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" galleria Montegalletto

227

Nel corso del dibattito si è parlato della criticità della galleria Montegalletto della carreggiata nord della A7



Aspi conferma che, entro la fine dell'anno, i lavori per la messa in sicurezza della galleria verranno affidati e portati a termine, nel rispetto dei piani viabilistici provvisionali messi a punto con la Prefettura, la Provincia ed il Comune di Genova

4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" prosecuzione interventi di mitigazione acustica (Genova caso pilota)

228

Nel corso del dibattito si è parlato più volte della sospensione dei lavori della Commissione "Genova Caso Pilota" per il risanamento acustico delle Autostrade A10 e A7



Aspi informa che gli interventi residui stanno per essere affidati in quanto attualmente in fase di aggiudicazione

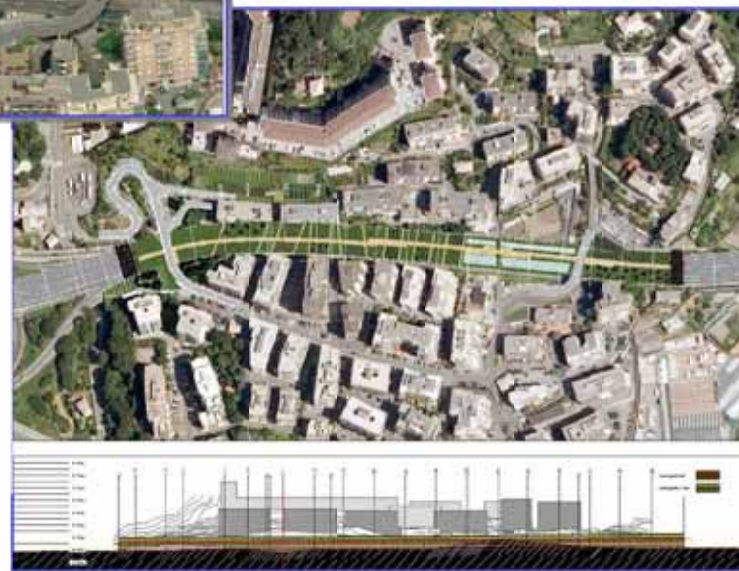
4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" esito tavolo di lavoro sulla complanarizzazione di Prà Palmaro

229

Parallelamente allo svolgimento del Dibattito, Aspi si è resa disponibile al confronto con il Comune di Genova e la Fondazione Labò per ricercare una soluzione compatibile e condivisa per il risanamento acustico e per la ricucitura urbanistico territoriale di Prà Palmaro



Aspi informa che è stata individuata una soluzione di semi-complanarizzazione (copertura delle due carreggiate autostradali a quote leggermente sfalsate), che congiuntamente è stata ritenuta praticabile, sebbene vadano perfezionati nuovi accordi per il finanziamento dell'intero intervento



4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" avvio tavolo di lavoro per il nodo di San Benigno

230

Nel corso del dibattito è stata unanimemente condivisa l'esigenza e la priorità dell'adeguamento del Nodo di San Benigno, anche in relazione agli interventi di potenziamento della viabilità locale programmati in sede di PUM



Aspi conferma che - al fine di individuare una soluzione viabilistica semplificata rispetto al progetto originario, comunque in grado di coniugare configurazioni funzionali di massima efficacia e soluzioni di minimo impatto - a valle del Dibattito richiederà un apposito tavolo tecnico, al quale chiederà che partecipino gli altri Soggetti pubblici e privati coinvolti dal progetto del nodo

4.3 Ringraziamenti

Cogliamo l'occasione per salutare e ringraziare:

la **Cittadinanza**, i **Comitati** e le **Associazioni** che hanno partecipato nelle varie forme e con diversi accenti al dibattito, per il contributo critico ma al tempo stesso propositivo che su svariati temi del progetto sono stati in grado di fornirci

la **Commissione**, la sua **Equipe** e gli **Esperti** da essa coinvolti, per averci guidato nell'affrontare il dibattito e nell'averci indirizzato verso reazioni costruttive alle varie istanze che si sono elevate da esso

il **Comune di Genova**, per averci dato la possibilità d'informare prima e di acquisire poi informazioni utili per migliorare la qualità del nostro progetto

gli **Enti Locali** e i **Gestori di altre infrastrutture** che operano sul territorio coinvolto nel nostro progetto, per gli spunti di riflessione che ci hanno fornito

l'**ANAS** Locale e Centrale, per essere sempre stata al nostro fianco in questa esperienza innovativa

i **mezzi di informazione**, per il risalto che hanno dato all'iniziativa

i **Progettisti** e gli **Operatori**, che hanno alacremente lavorato dietro le quinte per il buon esito di questa iniziativa