

2° Incontro tematico
Approfondimento delle alternative di tracciato
Martedì 17 marzo 2009, ore 17,00 - 20,30 a Rivarolo in varie sedi.

L'incontro aveva lo scopo di esaminare criticamente i tracciati inizialmente proposti da Autostrade per l'Italia e di discutere le proposte di tracciati alternativi che sono state avanzate durante il dibattito.

L'incontro era stato articolato in due parti:

- prima parte, ore 17,00 - 18,45 esame dei tracciati in gruppi di lavoro (Gruppo "Voltri"; Gruppo "Valpolcevera: alternative medie e alte"; Gruppo "Valpolcevera: alternative basse"; Gruppo "Sinistra Valpolcevera"). In ciascun gruppo era presente un membro o un incaricato della Commissione ed almeno un rappresentante di Autostrade per l'Italia, allo scopo di confrontarsi con i partecipanti sulle criticità dei tracciati e le eventuali alternative

- seconda parte, ore 19,00 - 20,30, esame delle proposte alternative di tracciato in seduta plenaria.

In tutti i gruppi di lavoro, in apertura della riunione, esponenti del Coordinamento dei Comitati Ponente e Valpolcevera hanno letto il seguente comunicato:

"Il coordinamento dei comitati Ponente e Valpolcevera nell'apprendere le modalità di svolgimento dell'incontro tematico sull'approfondimento dei tracciati suddiviso in quattro gruppi di lavoro distinti e fisicamente separati, ha ritenuto di dover fornire alla commissione e ai cittadini chiarimenti sulla propria posizione.

Il palese tentativo di dividere i cittadini e i comitati che li rappresentano non è accettabile. Il Dibattito Pubblico ha come presupposti la trasparenza e la completezza di informazione. La suddivisione in gruppi di lavoro dislocati in luoghi diversi è una forzatura sgradevole al diritto di tutti di sentire tutti. Noi siamo come sempre pronti a contribuire all'arricchimento del Dibattito ma pretendiamo che i cittadini presenti possano ascoltare e intervenire come meglio credono su qualsiasi ipotesi di tracciati si stia trattando confermando la non disponibilità dei comitati a fornire suggerimenti di alcun genere sull'intero progetto Gronda da noi interamente avversato.

Anche il laboratorio di questa mattina sugli scenari di mobilità mancava di due dei soggetti più importanti, Ferrovie e Autorità Portuale ed era come sempre lacunoso nella disponibilità dei dati.

Riteniamo inoltre doveroso denunciare con forza l'atteggiamento dell' A.D. di Autostrade Spa che in una recente intervista sul "Secolo XIX" indicava il tracciato n. 4 come quello che la sua società ritiene di sostenere. In pieno dibattito pubblico questa presa di posizione è quantomeno inopportuna, offensiva verso i professionisti da loro stessi ingaggiati per condurre il Dibattito e indica inequivocabilmente che le nostre preoccupazioni sugli intenti di Autostrade non erano campate in aria. Con questa presa di posizione il sig. Castellucci chiarisce che con i circa 130-140000 euro investiti nel dibattito si voleva comprare il diritto di scegliere il tracciato per lui più conveniente con buona pace delle istituzioni e dei cittadini genovesi. Peccato che ancora una volta la gente si dimostri più attenta e sensibile di questi signori e ne denunci puntualmente le scorrettezze e le cattive intenzioni. Analogamente siamo molto contrariati nell'aver assistito a una trasmissione televisiva peraltro più volte replicata di una delle TV locali genovesi nella quale erano presenti solo i promotori della Gronda senza il minimo contraddittorio, che hanno portato tesi già confutate e messe in discussione dagli esperti intervenuti nel Dibattito. E' stato uno spettacolo penoso. Se questi signori sono così convinti della necessità della Gronda perché non offrono al territorio al quale chiedono solo sacrifici un lauto risarcimento. Invece che investire quattrini in insulse campagne pubblicitarie dimostrino che anche loro sono sensibili ai problemi di chi da sempre è massacrato da servitù, ci sorprendano, facciano vedere che sono disposti anche loro a sacrificare qualcosa per lo sviluppo e il futuro di Genova. Partecipino al Dibattito pubblico offrendo a Ponente e Valpolcevera

qualcosa di più della solita arroganza a parole ospiti di compiacenti TV o giornali ma ospedali, nuovo verde, riqualificazione ambientale e quant'altro possa migliorare gli aspetti sociali e di vivibilità del territorio. Noi siamo qui, li aspettiamo con ansia.”

I gruppi di lavoro “Voltri” e “Valpolcevera: alternative medie e alte” si sono chiusi anticipatamente quando i partecipanti hanno abbandonato la sala su indicazione di esponenti del Coordinamento dei Comitati. Per quanto riguarda il gruppo “Valpolcevera: alternative medie e alte”, nella scelta di abbandonare la riunione hanno pesato anche i disagi derivanti da condizioni logistiche non adeguate all'elevato numero di partecipanti.

Il gruppo “Valpolcevera: alternative basse” non si è chiuso anticipatamente, anche se circa due terzi dei presenti hanno abbandonato la sala facendo seguito alla richiesta di un esponente del Coordinamento dei Comitati di sciogliere la riunione. Circa 50 partecipanti hanno continuato a prendere parte all'incontro fino alla sua conclusione.

Il gruppo “Sinistra Valpolcevera” ha portato a termine i suoi lavori secondo il programma: i partecipanti non hanno accolto la sollecitazione ad abbandonare la sala avanzata da alcuni rappresentanti del Coordinamento dei Comitati.

La sintesi riportata di seguito ricostruisce i passaggi fondamentali del Gruppo di lavoro “Valpolcevera: alternative basse”, del gruppo “Sinistra Valpolcevera” e della sessione plenaria che è seguita. Prima della sessione plenaria e in parallelo ai gruppi di lavoro si è tenuta un'affollata assemblea spontanea presso il Teatro Albatros di cui non abbiamo a disposizione la verbalizzazione (ce ne scusiamo, ma non eravamo attrezzati a far fronte a questa variazione di programma).

Gruppo “Valpolcevera: alternative basse”

Luigi Bobbio: Sono presenti i tecnici di Autostrade ed è questo il luogo dove sollevare tutti i dubbi relativi ai tracciati bassi. A seguire saranno presentate, in seduta plenaria, le alternative presentate dai cittadini.

Ennio Guerci legge il comunicato del Coordinamento dei Comitati su riportato.

Luigi Bobbio: Siamo spiacenti che l'organizzazione di questa giornata sia stata interpretata dai cittadini in questa maniera. A noi sembrava importante approfondire i singoli tracciati e i problemi che hanno. Seconda cosa, la Commissione non è stata “ingaggiata” da Società Autostrade come si legge nel comunicato dei comitati, ma è stata nominata dal Comune, d'accordo con Società Autostrade.

Circa due terzi dei presenti abbandonano la sala facendo seguito alla richiesta di un esponente del Coordinamento dei Comitati di sciogliere la riunione. Circa 50 partecipanti continuano a prendere parte all'incontro fino alla sua conclusione.

Cittadino: Noi siamo favorevoli alla Gronda (Comitato quattro palazzi). Volevo sapere dal Comune se siete ancora disponibili a condividere una piattaforma con i cittadini per delocalizzare. E poi vorrei che non si considerassero solo i 25 e i 60 metri ma le singole situazioni.

Comune: Credo che sia indispensabile che il Comune si faccia garante per i cittadini. Perché nessuno di noi è così folle da pensare che le decisioni debbano ricadere sulla testa della gente senza che ci sia stato un confronto condiviso e ragionato. Sicuramente le soluzioni saranno elaborate con i cittadini. Quando si parlò di alta velocità, facemmo la stessa cosa con i cittadini della Val Bisagno. E' assolutamente imprescindibile lavorare in un certo modo.

Autostrade: Il problema delle distanze è stato sollevato fin dal primo incontro. Ad oggi non esiste una disposizione normativa precisa che dica esattamente che tipo di intervento si debba realizzare per interventi su insediamenti abitativi. La normativa dice che laddove esista un'autostrada, non si può costruire a meno di 25 m. Quindi possiamo interpretare che valga anche il contrario, ma non esiste una

norma in merito. Le mie esperienze (Roma-Napoli) dicono che, laddove esistano abitazioni che vengono impattate a distanze inferiori a X metri (25 non è un numero vincolante), bisognerà individuare un percorso condiviso per le attività di esproprio ed indennizzo di queste case. Quindi la risposta è questa: al momento non esiste uno scenario su come si possa procedere però c'è la possibilità, attraverso percorsi di condivisione, di trovare soluzioni.

Abbiamo detto 25 e 60 metri per fare un'analisi comparativa tra le soluzioni, ma non c'è nessuna norma. Paradossalmente, dal punto di vista della sicurezza, e anche dell'inquinamento acustico, sta meglio chi sta sotto che chi sta a fianco.

Cittadino: Sarebbe opportuno che Autostrade e Comune dicessero già prima se sono disponibili a certe soluzioni e io credo che molta gente cambierebbe idea.

Autostrade: I contatti tra l'Amministrazione e la nostra azienda sono già in atto, anche ai massimi livelli. Da parte del Comune, posso garantire che c'è una forte sensibilità per questo tema. Da parte nostra, non è che non ci sia disponibilità ma dobbiamo rendere conto ad Anas e alle normative vigenti. Oggi c'è una legge che dice che gli indennizzi vengano disposti solo nel momento in cui il progetto è definitivo. Mettiamo che si possa anticipare al momento del progetto preliminare. Potremmo incorrere in questo rischio: il progetto preliminare viene approvato dal Cipe, poi si realizza il progetto definitivo, il progetto definitivo va nuovamente al Cipe e viene bocciato. A questo punto, Autostrade ha già però versato dei soldi a fondo perduto che vanno appunto persi. Ci rendiamo perfettamente conto dell'impatto che quest'opera avrà sul territorio. C'è possibilità di anticipare un piano e noi siamo disponibili ma oggi non abbiamo lo strumento legislativo per farlo.

Cittadino: Come pensate di risolvere il problema dell'Ansaldo? Il Comune dice che la Gronda dovrebbe essere costruita sul tracciato meno impattante. La 4 è la peggiore.

Autostrade: Non è vero che puntiamo sulla soluzione 4. Nel 2003, presentammo varie soluzioni possibili. In Regione, è stata individuata la soluzione 4 come soluzione percorribile (giunta Biasotti - 10-12-2003). Era stato anche presentato il progetto subalveo, il progetto fu scartato per il forte impatto sulle falde acquifere. La soluzione 4 è il frutto di un tavolo istituzionale.

Cittadino: Ne conviene però che la soluzione 4 sia la più impattante, non dal punto di vista dei numeri, ma da quello del peso di ciò su cui si va ad impattare?

Autostrade: Ansaldo dice che la soluzione 4 impatta in maniera totale e irreversibile sulla fabbrica. Sappiamo che la soluzione ha un impatto sugli uffici ma nessun impatto è presente sulla parte produttiva. L'officina non viene minimamente toccata. E' vero che, nella definizione delle ipotesi progettuali, è mancato il momento di condivisione.

Cittadino: Io ricordo un'ipotesi di progetto portato dal sindaco ed era fuori dalla città di Genova e andava a uscire a Chiavari. Questa ipotesi di progetto, perché è stata cancellata? Capisco che, se fossi Autostrade vorrei catturare il maggior numero di veicoli possibile ma, se fossi il Comune, mi starebbe più a cuore il benessere della gente.

Comune: I motivi per cui il tracciato è stato scartato sono proprio quelli ricordati ossia il fatto che un tracciato troppo fuori dalla città sembrava poco utile perché i flussi di traffico che avrebbe intercettato sarebbero stati inferiori a quelli catturati da un tracciato più basso. Non si può comunque parlare di un tracciato del sindaco o del Comune perché le istituzioni devono sempre confrontarsi con Autostrade e con Anas. La soluzione deve essere sostenibile, non solo dal punto di vista del sociale ma anche della funzionalità. Comunque, la cosa che mi sento di affermare è che non c'è una soluzione che è già stata scelta come vincente.

Autostrade: Ho sentito spesso dire che noi siamo portati ad agire per chissà quali interessi. ASPI ha un contratto con Anas che la obbliga a fare una serie di interventi. Intervenire a Genova o altrove per noi è indifferente. Noi, su Genova, percepiamo già i pedaggi sull'A7, sull'A10, sull'A12 e sull'A26. I pedaggi si

prendono allo stesso modo, sia che si faccia la Gronda, sia che si continuino ad utilizzare le altre autostrade. L'adeguamento delle tariffe, a Genova, è lo stesso che se facessimo l'intervento ad Ancona.

Cittadino: Vorrei capire meglio l'ipotesi in merito al subalveo. Le risposte fino ad ora ricevute sono insufficienti. Il pensiero di risolvere il problema urbano con un'autostrada è agghiacciante. Siamo arrivati a questa soluzione di collasso perché il Comune non ha fatto gli interventi giusti in passato (metropolitana, sponda del Polcevera, perché Genova non utilizza le rotatorie, parcheggi sotterranei, linee ferroviarie). Ci sono altre cose da fare.

Comune: Gli interventi toccati sono essenziali per la viabilità cittadina. Qualcuno è partito, qualcun altro è sicuramente in ritardo. I ritardi sono anche dovuti al fatto che qualsiasi intervento suscita molta animosità da parte del cittadino. Per la sponda destra del Polcevera, si procede, sicuramente molto lentamente per lo spostamento di molte utenze legate alle attività industriali, ma si procede. La scelta della metropolitana sembrava in quel momento la scelta giusta, forse non lo era per una città come Genova. La metropolitana ha comunque l'obiettivo di arrivare fino a Rivarolo e fino a Brignole in modo tale che ci sia il giusto interscambio con la ferrovia.

Cittadino: Sono state elaborate diverse alternative in alcuni punti, ma in altri tratti ci sono dettagli molto approssimativi. Mi riferisco al raddoppio dell'A7 e spesso ci si dimentica del problema dell'A7 anche se, quando succedono incidenti, è più probabile che avvengano in questo tratto. Quali sono i margini per avere una progettazione sensata per chi abita nella zona e per chi usa l'autostrada? Spesso spostando il tracciato di pochi metri, si risolvono molte situazioni e si rendono meno impattanti le opere. E' per non spendere che proponete un ponte anziché una galleria? Perché si propone di fare un ponte e di abbattere 20-30 case come in via Begato, via Cambiaso, via Albinoni invece di cercare di fare un tracciato tutto in galleria, dove peraltro non c'è nemmeno il problema dell'amianto? Visto che l'A7 deve essere raddoppiata, non sarebbe più semplice costruire prima i viadotti e poi fare le gallerie?

Anas: Potenziamo l'A7 con carreggiate in direzione sud e una da 3 corsie verso nord. Ci sono dei tratti in cui la confluenza del traffico richiede che nascano 4 corsie. Sono i tratti in cui gli utenti confluiscono da due corsie e poi si dividono e ognuno sceglie la sua direzione (Livorno, Milano). Quei tratti devono essere all'aperto, non possono essere percorsi in galleria, per la geologia di Genova almeno. Non esistono gallerie a 4 corsie per l'ampiezza delle sezioni. Sulla nostra rete autostradale, ne abbiamo un solo tratto da 300 metri ma con diverse caratteristiche geologiche. C'è spazio per limare qualche dettaglio nei tratti all'aperto.

Cittadino: Avete valutato bene l'impatto ambientale? Ho visto una trasmissione che dice che tra 50 anni si alzerà il livello dell'acqua. Il Morandi è obsoleto dopo 50 anni, tra 50 anni, non sarà obsoleto anche questo?

Autostrade: Qualsiasi nuova infrastruttura non ha impatto zero. Se i tecnici fossero stati ispirati da questa filosofia, saremmo ancora alla pietra. Non oggi manca la sensibilità per l'ambiente, questa accusa andrebbe fatta a chi ha lavorato 40-50 anni fa. La valutazione di impatto ambientale è uno strumento relativamente recente. Ogni infrastruttura viene tarata per un'ipotesi di vita media. Quello che andiamo a realizzare ha una previsione di vita di 70-80 anni.

Cittadino: Vorrei portare l'attenzione sulla galleria sotto a Coronata che portò guai enormi in fase di realizzazione della vecchia autostrada. Vorrei che sia preso atto che un'ipotesi come quella numero 5 impatta fortissimamente sulla collina di Coronata dal punto di vista geologico. Io sono un geologo e ho lavorato sempre a Genova. Le abitazioni sulla collina sono vecchie, non c'è cemento armato che possa attutire dissesti dovuti a vibrazioni.

Cittadino: Non sono convinto che a Società Autostrade non interessi il lato economico della costruzione della Gronda perché il denaro della Gronda è quello che servirebbe per la manutenzione del Morandi qualora non si facesse la Gronda. Che si parla della gronda sono almeno 15 anni e si sapeva già che c'erano case da buttare giù. Perché 15 anni fa non avete costruito un quartiere ex novo dove ricollocare tutti i cittadini? Non ci sarebbe stata alcuna contestazione, forse ci sarebbe stato un ritorno da parte degli

ambientalisti ma non da parte dei cittadini comuni, come me, che hanno la casa a rischio di demolizione. Finirete travolti da cause lunghissime per non essere partiti prima.

Luigi Bobbio: Il consiglio è ancora buono. Non siamo ancora nella fase della progettazione preliminare, siamo molto prima e c'è ancora il tempo per seguirlo.

Autostrade: Sul dubbio in merito all'interesse di Autostrade, dico che il Morandi non sta benissimo ma non è ancora morto. Il Morandi costa ad ASPI 250 mila euro all'anno di manutenzione straordinaria. In 40 anni, spendiamo 10 milioni di euro, in 400 anni, spendiamo 100 milioni di euro. Noi stiamo pensando di spendere per la Gronda 4 miliardi di euro. Il Morandi non crolla.

Cittadino: Io abito sotto al Morandi, lo vedo tutti i giorni dalla mia finestra e posso dire che sono almeno 5 anni che non fate nulla per tenerlo in piedi. Non viene fatta nemmeno più la pulizia. Abbiamo chiamato più volte i vigili del fuoco perché il ponte cade a pezzi. Cosa fate della gente che abita lì durante gli anni di lavori?

Autostrade: Le ipotesi 4 e 5 vedrebbero l'abbattimento del Morandi, le altre no. Se mi parla di inefficienza delle manutenzioni, posso anche darle ragione e cercheremo di risolverle.

Cittadino: Così come sono individuate zone di particolare impatto a 25 metri, quale impatto per le gallerie? E mi riferisco a abitazioni vecchie che potrebbero soffrire delle vibrazioni. Ci sono altezze minime?

Autostrade: In altezza, la normativa sugli espropri definisce 40 m. Comunque parliamo di scavi meccanizzati e non con esplosivo. E' vietato l'uso delle mine nei centri abitati.

Gruppo "Sinistra Valpolcevera"

In seguito alla lettura del comunicato su riportato da parte di un esponente del Coordinamento dei Comitati interviene la commissaria Paola Pucci:

Non è assolutamente nostra intenzione dividere i cittadini. Abbiamo pensato che fosse più proficuo ragionare sulle carte in modo puntuale.

L'ing. Canuti di Autostrade illustra le caratteristiche fondamentali del tracciato ipotizzato sulla sponda sinistra della Valpolcevera:

Tutte le soluzioni partono dall'accesso al Ponte Morandi con delle nuove gallerie che puntano con tre corsie verso Nord, si affiancano alla A7, uscendo poi dal tratto in galleria è prevista una galleria artificiale (Borghetto) e un viadotto, per arrivare all'altezza di Rivarolo. Le soluzioni 1,2,4 e 5 proseguono all'aperto gestendo l'interconnessione con le autostrade esistenti; nella soluzione 3, non essendo necessario riconnettersi con la A7 è possibile prevedere un ulteriore tratto in galleria. Le soluzioni 1 e 2 inoltre proseguono in galleria verso Bolzaneto.

All'intervento dell'ing. Canuti segue una tornata di domande da parte dei partecipanti.

Cittadino: Il quartiere di Begato è collocato in una zona estremamente tormentata dal punto di vista geologico: avete fatto dei sondaggi? Inoltre, a che quota sul livello del mare si colloca la galleria?

Ing. Selleri (Autostrade): questo è un progetto di fattibilità. Normalmente a questo stadio non si fa un sondaggio, ma uno studio sulle mappe geologiche: è quello che attualmente abbiamo fatto e lo studio sulle mappe è confortante. I sondaggi che abbiamo fatto riguardano al momento la soluzione 4, che era il progetto originario di Autostrade. Per quanto riguarda la seconda domanda, la quota è di 71,50 metri.

Cittadino: Perché nella zona Torbella non è previsto un passaggio in galleria?

Ing. Canuti: Come potete vedere dalla carta, in questa zona sono necessarie 4 corsie. Siccome c'è una biforcazione non è possibile fare una galleria a due canne, ma servirebbe una galleria a 4 corsie: le tecnologie attuali non ci garantiscono la fattibilità tecnica di questa ipotesi.

Ing. Selleri: il progetto è nato per 4 corsie all'aperto. Tuttavia è possibile che studi successivi dimostrino che lì c'è una roccia particolarmente dura e che quindi una galleria a 4 corsie può tenere. Però, in partenza, la scelta delle corsie all'aperto è la scelta tecnica più tradizionale in questo contesto.

Cittadino: Quindi voi escludete il tratto in galleria?

Ing. Selleri: niente è impossibile. Ad oggi fare una galleria a 4 corsie con una fresa è impossibile, però non è detto che non si possa fare in futuro.

Cittadino: Vivo in Via Piombelli ed è in ogni caso prevista la presenza di un ulteriore viadotto. Dal punto di vista abitativo raddoppiare con 3 corsie l'attuale A7 significa inquinamento, rumore... se già qui ci dite che 4 corsie in galleria non sono possibili... non sono qui per dire: No Gronda, ma non diteci: le 4 corsie in galleria No!

Ing. Selleri: noi non diciamo che la galleria a 4 corsie non si fa, diciamo che il progetto è nato con 4 corsie all'aperto perché fare una galleria a 4 corsie è un'opera tecnicamente complessa. Su questo tema stiamo riflettendo, per vedere se è possibile o no, ma adesso non siamo ancora in grado di rispondere.

Cittadino: Abito nel quartiere di Via Torbella, avrò notato che questa riunione sta facendo lo sforzo di indicare le problematiche, ma lo stato di sofferenza della popolazione va preso in considerazione! Non ci importa se Autostrade deve fare una galleria difficile! Qui c'è una grossa volontà collaborativa, ma va compensata!

Cittadino: Non si potrebbe spostare leggermente a monte il tracciato e fare una galleria artificiale?

Ing. Canuti: Su questa zona abbiamo già attivato delle verifiche sulle proposte sollevate durante il dibattito. Sicuramente non ci stiamo non accorgendo dei vostri disagi. Le proposte di tracciati alternativi sono al nostro vaglio e sicuramente ci sarà da parte nostra una risposta. I problemi tecnici da considerare sono diversi: c'è il problema delle 4 corsie, c'è il problema della interconnessione con la A7 e la A12, ci sono vincoli che riguardano il raggio di curvatura...

Cittadino: Ci sono altre soluzioni che costano di più, bisogna capire quanto Autostrade è disposta a spendere di più, ad esempio per realizzare la proposta di attraversamento sotterranea.

Ing. Selleri: per l'attraversamento in subalveo era già stato fatto un progetto nel 2002 che è poi stato fermato perché c'erano problemi di inquinamento delle falde e perché si sarebbe creata una sorta di diga, interrompendo l'alimentazione dei pozzi. Oltre a questo erano emersi problemi trasportistici, con raccordi con la A7 molto complicati.

Cittadino: il problema è quest'ultimo, i raccordi, perché se fate l'attraversamento in subalveo 2 km più a monte non c'è nessuna faglia.

Prende a questo punto la parola il sign. Massimo Aceti autore di due ipotesi alternative pubblicate tra i Quaderni degli attori:

La mia prima proposta era passare più ad est e tutto in tunnel ed in parte è già stato risposto; l'altra alternativa è molto differente. Lo studio trasportistico dice che il 26% è traffico di passaggio, il 16% è urbano, il 58% è traffico da o per Genova. Bisognerebbe quindi intercettare tutto il 26% e la parte più elevata del 58%. Questo è fatto solo parzialmente e il rischio è che avremo non solo un viadotto suppletivo, ma nel 2035 una situazione di traffico simile all'attuale. Ho allora pensato che si potrebbe collegare direttamente i caselli di Genova Ovest e Genova Est con un tunnel lungo circa 3 km e ci sarebbe una decisa diminuzione del traffico.

Ing. Torresi (Autostrade): Quando diciamo che sulla A7 avremo più traffico dobbiamo chiarirci. Nell'immediato avremo una redistribuzione del traffico e avremo un traffico meno congestionato. Per il futuro, non è che la Gronda genera traffico, ma cerca di assorbire il traffico che si crea. Abbiamo fatto uno studio trasportistico per vedere se questa opera ha senso. Lo scenario al 2035 significa che da qui al 2035, se tutto il resto non verrà fatto (ad esempio il riequilibrio nodale), cominceremo ad avere i primi effetti di turbativa del traffico. Il suo suggerimento ha un suo senso, ma un singolo elemento non fa un progetto. Le soluzioni puntuali vanno valutate tutte nell'ambito di un progetto più complessivo.

Massimo Aceti: la mia ipotesi è certamente da approfondire. Ma sappiamo che il casello di Genova Ovest è quello con il maggior traffico in termini assoluti e il problema di questo progetto è che tutto va a intersecarsi a Begato: il nuovo tratto che propongo risolverebbe in parte questo problema.

Prende la parola il sig. Riccardo Romeo, autore di un Quaderno degli attori:

La proposta è simile alla seconda di Aceti: partendo da Sampierdarena facciamo un collegamento a Genova est, questa è una zona disabitata. Poi ho considerato di adottare il tracciato medio alto della Gronda e propongo di trasformare la A7 in tangenziale nei due sensi di marcia, creando nella zona del CIGE un casello. Infine propongo di fare un collegamento con l'aeroporto. Nell'insieme, collegamento Sampierdarena Genova est, tratto di A7, Gronda medio alta, collegamento con l'aeroporto e nuova strada a mare costituiscono una sorta di cintura autostradale della città.

Crivello (Presidente del Municipio): le persone coinvolte stanno ragionando in modo molto civile. Voi di Autostrade dovete fare uno sforzo maggiore per evitare le criticità. Dico anche a tutti voi: facciamo attenzione che c'è la Legge Obiettivo, costituiamo un gruppo per approfondire ulteriormente la questione per poi sottoporre le proposte come abbiamo fatto questa sera.

Seduta plenaria

Dopo una breve sintesi della discussione emersa nel gruppo "Sinistra Valpolcevera" da parte di Gianfranco Pomatto, componente del gruppo di supporto alla Commissione, il Presidente della Commissione Luigi Bobbio riferisce la proposta del sig. Marco Canepa, autore di un Quaderno degli attori, che ha comunicato di non poter partecipare all'incontro per motivi famigliari. Il sig. Canepa ha proposto di far partire la Gronda dalla A26, all'altezza dell'area di servizio Turchino e di farla proseguire a est fino alla Val Varenna. Questa soluzione ha il vantaggio di evitare i viadotti di Vesima, della val Cerusa e della val Leira eliminando le principali criticità del nodo di Voltri.

Il Presidente della Commissione dà la parola a Giancarlo Bonifai e di seguito ad Alessandro Sinagra, autori con altri di un Quaderno degli attori. Le continue interruzioni da parte di gruppi di partecipanti presenti in sala e in generale un clima scarsamente adeguato all'ascolto e al confronto, presente sin dall'inizio della sessione plenaria, inducono Luigi Bobbio a dichiarare chiuso il dibattito. Dopo l'intervento di un esponente del Coordinamento dei Comitati che invita la platea alla calma e chiede che il dibattito prosegua, Luigi Bobbio dà nuovamente la parola ad Alessandro Sinagra chiedendogli di completare il suo intervento. La sintesi riportata di seguito ricostruisce i passaggi fondamentali degli interventi.

Giancarlo Bonifai: Secondo noi il problema principale è l'attraversamento Nord Sud ed è fondamentale intervenire nei nodi, trovando inoltre il modo di restituire alla città, tra Voltri e Genova Centro e tra Genova Ovest e Bolzaneto, la rete autostradale senza pedaggi, di dividere il traffico pesante e leggero all'altezza di Bolzaneto e di mantenere il Ponte Morandi per il traffico leggero.

Alessandro Sinagra: in tutte le operazioni di ristrutturazione dei nodi autostradali le autostrade hanno lasciato una parte della loro rete. Sarebbe interessante capire se c'è la disponibilità di Anas a prendere in carico la rete dismessa.

Per quanto riguarda l'attraversamento del Polcevera secondo noi il punto che ha le migliori caratteristiche è l'area dei mercati generali. Noi proponiamo un ponte a scarso impatto orizzontale, a doppia canna sovrapposta chiusa ed un tracciato che si distacca dalla A26 in corrispondenza della sponda di levante del viadotto Gorsexio nel territorio del comune di Mele, interessando aree oggi occupate da stazioni di

servizio, con uno svincolo ad una quota di circa 250 m. Un tracciato a quota più elevata significa ridurre la lunghezza delle gallerie. Va infatti sottolineato che il problema della sicurezza delle gallerie lunghe non è totalmente risolto e la nostra ipotesi non prevede gallerie più lunghe di 2500 metri. Le obiezioni che vengono fatte ai tracciati alti è che hanno una scarsa attrattività. Su questo però possono intervenire le politiche di pedaggio: creando una barriera a Voltri si può indurre il traffico a prendere la Gronda e quindi sottrarre traffico alla A10 e alla A7.

Prende la parola un membro del Coordinamento dei Comitati: noi siamo per l'opzione zero. Le condizioni iniziali sono false: non ci sono dati di crescita!

Giancarlo Bonifai: i cittadini devono sapere che è stato approvato un Piano regolatore portuale che dice che non si sviluppa più Voltri, ma si sviluppa Sampierdarena. Ciò che diciamo è: giustissima la ferrovia. Ma quello che si considera è il porto lungo a 35-40 km dalla città: io sono un assoluto difensore dello sviluppo del treno, ma su distanze inferiori ai 50 km so che l'appetibilità del mezzo ferroviario è inferiore a quello su gomma. Sotto i 50 km di distanza continueranno a girare i tir.

Giampiero Pastorino: Volevo intervenire su questa ipotesi: l'impostazione è fare delle opere autostradali. Noi da mesi diciamo che dobbiamo fare delle opere ferroviarie. Le merci dal porto di Genova devono andare via su ferrovia e bisogna fare il porto lungo, mettendo le barriere doganali ad Alessandria. Dobbiamo impegnarci a fare il porto lungo. Per sviluppare il porto di Genova bisogna intercettare le merci che vanno nel Nord Europa, ma questo si può fare solo con la ferrovia. Questa mattina nell'incontro tematico non ci siamo arrabbiati con la Commissione, ma due soggetti importantissimi non si sono presentati: l'autorità portuale e le ferrovie.

Luigi Bobbio: Serve chiarezza di rapporti, altrimenti non si va avanti. Non potete attaccare il lavoro del laboratorio questo pomeriggio, quando questa mattina vi avete partecipato senza sollevare obiezioni. La prossima presentazione è di Vincenzo Matteucci (Quaderno degli attori presentato dal Movimento independentista ligure).

Vincenzo Matteucci: La Gronda non si deve fare. Il futuro è il traffico ferroviario, è portare via soprattutto il traffico pesante. Noi abbiamo interpellato una delle più grandi società esperte di attraversamenti sotterranei e ci hanno detto che la tangenziale tutta sotterranea a Genova si può fare e costa 5-6 miliardi. Inoltre il tracciato della autostrada attuale va buttato giù. La nostra proposta è: No alla Gronda, andare avanti nella proposta di aumentare il traffico ferroviario; il traffico pesante e inquinante nella città non ci deve più stare!

Segue la presentazione dell'Arch. Elio Vigna, autore di un Quaderno degli attori:

Noi abbiamo avuto la prima autostrada fatta in Italia: è vecchia; c'è poi stato un modo sbagliato di Autostrade di costruire in città, ma tutti abbiamo il piacere di prendere l'auto. Tornando indietro dall'aeroporto di Milano ho preso la tangenziale di Milano: alle 6.30 del mattino ho visto circa 10 km di code nel senso contrario. In quel caso muoversi alle 6.30 significa lavoro. Il binomio macchina-strada c'è: potremmo anche farne a meno, ma è difficile. Noi abbiamo il problema del traffico merci: quello che ho proposto è di fare 2 bracci, uno da Voltri e uno da Cornigliano, dedicati alle merci che si uniscono ad un tratto verso nord che passa in galleria. Chi viene da nord si mette in galleria e si trova a Sampierdarena senza incontrare traffico cittadino.

Intervento dal pubblico: dove attraversare il Polcevera?

Elio Vigna: dove ci sono meno case. E' chiaro che ci sarà una parte della popolazione che verrà toccata. Quello che si può fare è il danno minore.

Intervento dal pubblico: lei ha valutato l'impatto dei tunnel che è enorme? Questi tunnel hanno bisogno di bocchettoni di scarico. Perché questo tracciato non lo tira più su oltre l'Appennino, dove c'è l'accordo sul porto lungo?



GRONDA DI GENOVA
Dibattito pubblico
1° febbraio - 30 aprile 2009

Elio Vigna: Se dipendesse da noi l'economica, sono d'accordo con voi... A Genova ci sono 300.000 pensionati dai 60 ai 90 anni e poi ci sono 300.000 persone da 0 a 60 anni. Questa massa di pensionati dà lavoro specialmente nei servizi, nel commercio, ma se non c'è immissione di altra gente, se non si mette in condizione di essere attrattivo il porto...

Intervento dal pubblico: volevo rivolgermi a Vigna e a tutti i progetti, qualsiasi tracciato è inaccettabile comunque!

Luigi Bobbio: Esistono diverse proposte alternative. Vorrei chiedere ad Autostrade per l'Italia cosa intende fare di queste proposte: dalla proposta di far partire la Gronda più in alto al passaggio in subalveo che è un progetto scartato in passato per problemi di costi e di interferenze con le falde acquifere, ma che oggi deve essere riconsiderato.

Ing. Torresi (Autostrade): Adesso è cominciata la parte del dibattito in cui si recepiscono proposte alternative. Della giornata di oggi traggio un bilancio positivo. Vorrei innanzitutto farvi i complimenti: state esprimendo una capacità progettuale notevole. Ci sono diverse famiglie di proposte, alcune più complete, altre suggestive, altre molto puntuali (in particolare le micro varianti proposte sul versante sinistro della Valpolcevera). Il lavoro che faremo è considerare se potranno essere recepite positivamente. L'ipotesi del subalveo non ha detto nessuno che è infattibile. E' stata abbandonata nel 2004, ma abbiamo anche detto che possiamo riconsiderarla. Alcune cose sono poco recepibili da parte nostra: le ipotesi che fanno perno sul Turchino. Costringeremmo le auto a salire a 200 m. di quota per poi scendere, con un notevole spreco di energia. Noi abbiamo spiegato all'inizio che una delle condizioni di fattibilità dell'opera è di sfruttare la meccanizzazione dello scavo attraverso talpa, ma la parcellizzazione delle gallerie ci obbligherebbe ad abbandonare questo metodo e ci riproporrebbe il problema della gestione dello smarino. Io riconfermo un bilancio positivo della giornata. Ci prendiamo due settimane per valutare le proposte alternative e per dare la nostra risposta.