

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Teatro Govi - Bolzaneto - 26 febbraio 2009

REPORT INSTANTANEO

Interventi introduttivi

Luigi Bobbio - Presidente della Commissione del dibattito pubblico composta da Paola Pucci (Politecnico di Milano), Andrea Mariotto (IUAV Venezia), apre l'incontro di Bolzaneto ricordando che si tratta dell'ultimo degli incontri di presentazione del progetto della Gronda.

Come credo che voi sappiate il nostro compito è stato quello di gestire questo dibattito e garantire che tutti possano parlare, che tutti i cittadini possano essere presi sul serio, che le posizioni che portano siano tenute in considerazione. Con oggi si chiude la fase informativa del dibattito. Abbiamo raggiunto alcuni obiettivi fondamentali: la gente è stata informata e tutte le assemblee sono state frequentate anche se mai affollate come questa sera. Abbiamo ricevute e-mail alle quali stiamo cercando di rispondere. Le indicazioni e le proposte dei cittadini sono state pubblicate sul sito alla voce "Quaderni degli attori". È stato chiesto ad Autostrade di fornire nuove informazioni, ad esempio nuove previsioni dei flussi di traffico. Stamattina abbiamo pubblicato su sito web del dibattito pubblico mappe con i cantieri e le strade di cantiere. La prossima settimana inizia la seconda fase, molto importante. Abbiamo dato informazioni, ricevuto domande, ascoltato contestazioni, ma il vero dialogo e confronto non si è ancora instaurato. Questa prima fase era per sollevare problemi e raccogliere proposte, indicazioni. A partire dalla prossima settimana, come indicato sul depliant che è stato distribuito, iniziano gli incontri di approfondimento per temi e questo sarà il vero inizio del dibattito. Chiameremo esperti esterni a pronunciarsi sui cantieri, sui flussi di traffico, sull'amianto e su tutti i problemi fin qui emersi.

Gli incontri successivi saranno indirizzati ad affrontare temi e questioni centrali che il progetto pone e avvieranno la vera e propria fase di dibattito e di confronto che, sino ad oggi, è stato indirizzato soprattutto alla presentazione del progetto e a raccogliere osservazioni, domande e proposte preliminari dei cittadini

Si dà la parola al Vicesindaco di Genova, **Paolo Pissarello** che illustra gli impegni (contenuti nella delibera approvata dalla Giunta Comunale consegnata ai presenti all'ingresso del teatro Govi) del Comune verso i cittadini e le imprese interessate dal progetto della Gronda e dai suoi impatti. In particolare le garanzie dovranno essere oggetto di accordi formali e contratti tra Comune, Anas, Autostrade per l'Italia, proprietari, imprese, inquilini da sottoscrivere come condizione per l'approvazione da parte del Comune del progetto preliminare dell'opera.

A seguito di contestazioni da parte di gruppi di cittadini presenti nel teatro Govi che chiedono di interrompere il video di presentazione del progetto della Gronda di Autostrade, il presidente della Commissione Luigi Bobbio, propone di dare inizio al dibattito.

1. Cosa dobbiamo pensare noi che vediamo la nostra casa colpita dal ponte? Quale risarcimento potrebbe esserci per la mia casa? Il prezzo della vendita? E chi avrà la vista sull'autostrada, come sarà indennizzato? E dove da anni esistono vincoli che impediscono ogni costruzione, adesso volete fare un'autostrada?

Comune - Quando verrà scelto un tracciato, il meccanismo da attuare per le famiglie interessate dall'opera, sarà quello già sperimentato in via Colano, con la costruzione di case nuove per le persone che dovranno essere spostate.

2. Il Comune non si è reso conto del danno enorme che ha procurato a migliaia di cittadini, perché portando avanti 5 ipotesi di tracciato ha distrutto il mercato immobiliare per migliaia di cittadini. Le case che stanno a 400 metri dalla Gronda subiscono gli stessi danni di quelle espropriate. Possiamo dare al Comune una via d'uscita. L'11 dicembre 2003, Repubblica pubblicò un articolo dal titolo "ha vinto il tunnel" e dove è ora questo tunnel? Società Autostrade non era d'accordo con il tunnel e ora il Comune ha ceduto a Autostrade e ci ha consegnato nella mani di Società Autostrade. Noi conosciamo tecnici di fama internazionale, che sono in grado di costruire la Gronda tutta sotterranea. Possiamo fornire i nomi di questi tecnici al Comune.

Commissione - Se ci fate pervenire il progetto, saremo contenti di inserirlo tra le proposte pervenute e di poterlo tenere in considerazione nelle fasi successive di dibattito.

Spea - Negli anni è stato fatto un progetto insieme agli enti locali (Regione, Provincia e Comune), Ferrovia, Anas e Ente Porto che prevedeva il superamento del Polcevera in subalveo. Il progetto era stato valutato negativamente su quel tavolo causa degli impatti sulle falde acquifere.

Autostrade - Noi siamo pronti a valutare la soluzione che ci presenterete e a raccogliere tutti i suggerimenti che potrete darci.

3. Credo che sia meglio non perdere tempo a far bordello. Questa è l'occasione per noi di esprimerci il più possibile. Mi sembrerebbe opportuno che al di là delle estrazioni delle domande dall'urna, i comitati di cittadini che non hanno colore politico e che hanno una lunga esperienza possano spiegare meglio di me che cosa hanno scoperto...

Commissione - Abbiamo già concordato con i comitati che potranno parlare in conclusione della serata.

Ve ne accorgete quanta poca credibilità avete. Abbiamo dubbi su tutto. Lunedì marciavano i pensionati per il contenzioso sull'amianto. Le nostre colline sono cariche d'amianto e Genova ha già dei record di malati per l'amianto. Li vogliamo incrementare? Per quale utilità? In ogni città che vuole essere moderna le gronde autostradali passano lontano dalla città. Anche chi vivrà sotto i ponti sarà soggetto alle polveri sottili. Voi politici siete servi delle lobby... Noi stiamo attenti a non cadere nel fatto di una 5° o 6° opzione. Prima vediamo di finire i progetti della viabilità già proposti sul territorio e spendiamo i soldi per le cose di cui abbiamo bisogno, ospedali, servizi...

4. Perché fare opere di tale impatto, perché fare viadotti e non fare delle gallerie, perché fare una autostrada in città e non allontanarla dal tessuto urbanizzato, dalle abitazioni?

SPEA - I tracciati proposti si distribuiscono in un'area di 4/5 km dall'attuale tracciato della A10, perché la composizione del traffico autostradale nel nodo di Genova si caratterizza per circa il 58% da flussi con origine o destinazione urbana, a cui si aggiunge circa un 16% di traffico di scambio tra i caselli urbani.

Allontanare troppo a nord il tracciato della nuova opera, porrebbe il rischio di non intercettare il traffico che congestiona il nodo di Genova.

5. Mi riferisco a Trasta alta. Abbiamo l'acquedotto privato. Se durante i lavori si perde l'acqua che cosa si intende fare per chi rimarrà senz'acqua?

Spea - Il rischio di prosciugamento di sorgenti è un rischio realistico e non è uguale in ogni punto dei tracciati. In fase di progetto più approfondito si farà un'analisi particolareggiata e attenta.

Laddove fosse più concreto il rischio, si attueranno misure integrative per garantire il recupero delle acque, in alcuni casi, anche in maniera preventiva.

6. Quanto tempo può durare il ponte Morandi senza manutenzione?

Spea - Questo è un caso del tutto teorico. Un'opera in esercizio deve essere tenuta in manutenzione continua e in sicurezza.

7. Gli amministratori hanno distrutto Genova con costruzioni indecenti. Le cose si fanno sottoterra, e anche la gronda deve essere sotterranea. Ma loro vogliono solo spartirsi il denaro perché sono un'associazione a delinquere. Vogliamo vedere gli studi compiuti da Autostrade sull'impossibilità della Gronda sotterranea.

Commissione - Personalmente ho trovato l'intervento sgradevole per i toni espressi. Ci sono dei limiti che tutti dovremmo rispettare, tuttavia il suggerimento in merito agli studi sulla fattibilità della Gronda sotterranea mi pare sia molto interessante.

8. Io ho assistito a molti dibattiti su sostenibilità, vivibilità. Questi progetti sono sostenibili e vivibili? Poi a questo tavolo ho visto vari rappresentanti e mai dei medici. E' stata prevista una pianificazione preventiva e sociosanitaria a seguito dell'impatto biologico dell'opera sui cittadini? Avendo la mamma che abita in via Porro vi invito a vivere un mese sotto un ponte. Non sono contro la Gronda, ma contro questi progetti.

Spea- Credo che lei abbia profondamente ragione. Le opere di cui parliamo sono datate, sono state realizzate circa 40 anni fa, e sono state realizzate in un altro contesto, con un'altra cultura e una diversa sensibilità. Non vorremmo rifare niente di simile e, non a caso, i tracciati che abbiamo proposto, presentano lunghi tratti in galleria. Per quanto riguarda gli aspetti socio-sanitari questa è materia di approfondimento sulla quale la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale (Via) chiederà approfondimenti preventivi, prima di rilasciare il proprio parere.

9. In presenza di risorse ingenti, perché non concludere le opere in cantiere (il metrò, la viabilità di sponda destra del Polcevera, la strada a mare, San Benigno)? Perché non usare la ferrovia per i container del porto? Avete fatto in modo di evitare la VIA e la valutazione di impatto strategico.

Commissione - La VIA è obbligatoria anche per i progetti inseriti nella Legge obiettivo.

Comune - Il Lungomare Canepa è in via di rifacimento, la strada a mare è stata appaltata, sulla strada in sponda a destra del Polcevera sono cominciati in questi giorni i lavori. Le proposte avanzate verranno certamente considerate. Il Consiglio Comunale deciderà la propria posizione in merito al tracciato della Gronda di ponente dopo il dibattito pubblico. Se avessimo già deciso non si capisce perché avremmo prodotto un dibattito mai fatto da nessuna parte.

10. Le strade di Genova sono piene di buchi. Io ho sempre rispettato il Comune, ma in questo caso non sono d'accordo. La Gronda non mi piace. Per prima cosa bisogna finire i lavori sulla sponda del Polcevera e poi si può valutare la necessità di una Gronda.

11. Parlo a nome di uno dei comitati che aderiscono a questo dibattito: Comitato salute e ambiente Valpolcevera- Murta. Ho visto e ho letto con attenzione il libretto di presentazione dei tracciati, è criticabile da molti punti di vista, ma rappresenta comunque la base di partenza per il dibattito. Ci vengono proposti 5 tracciati; tutti rappresentano un massacro per il Ponente genovese e per la nostra vallata. Questo è uno stupro. Questi documenti, a parte gli errori grossolani, sono documenti vecchi ed incompleti. Fanno previsioni sulle dinamiche di crescita della città assolutamente non attendibili. In merito alla risposta data sulle difficoltà a realizzare un tracciato in sub-alveo, mi sembra che sia stata data una risposta ridicola. Alla domanda precedente in cui si parlava di un problema per la presenza di un Acquedotto, Autostrade ha risposto che cercheranno di canalizzare e fare opere preventive. Quindi perché questa tecnologia non può essere adottata anche per il progetto della Gronda in subalveo del Polcevera?

Perché i dati preliminari pubblicati sono incompleti? I nostri amministratori, i documenti di Autostrade, dovevano vagliarli prima di darli alla popolazione e fare un controllo nel merito.

Veniamo al merito dell'opera. In ogni alternativa di tracciato ci sono attraversamenti che comportano di bucare 10 vallette, e in più non sono ancora stati progettati i raccordi vari (comparsi oggi). Do atto al prof. Bobbio che cerca di portare avanti nel migliore dei modi il dibattito e dice che i dati che mancano arriveranno poco a poco. Allora la nostra posizione è: si parte da zero!

Perché avete proposto soluzioni di tracciato su materiale vecchio?

In merito al terzo valico ferroviario, e per chi conosce la Val Polcevera, tecnici delle ferrovie si sono presentati in località Cravasco e hanno chiesto se gli lasciavano attrezzare un campo per mettere un cantiere dove ci sarà un camino, uno svaso del terzo valico. Si deve ripartire da zero...Ho bollettini del Comune del 1971 in cui si dice che si fa la viabilità di sponda destra del Polcevera, la metropolitana a Bolzaneto e invece non è stato fatto nulla. Non siete credibili!

12. Siamo contrari a qualsiasi soluzione proposta. Quale sarà l'impatto sulla salute dei cittadini? Perché tutte le servitù sono in Val Polcevera? Quale utilità può avere questa opera per la Valle?

Spea - I dati che sono inseriti nella relazione di ASPI a supporto delle scelte progettuali della Gronda sono stati elaborati per il decennio 1996-2006. Considerando gli aggiornamenti ISTAT per lo stesso decennio, a fronte di un calo demografico nella Provincia di Genova del 4,3%, il traffico autostradale è aumentato di circa il 20%. Andamento demografico e mobilità non hanno un nesso diretto. Se le diverse fasi di progettazione previste dalla legislazione nazionale passano per le tre fasi del progetto preliminare, del definitivo e dell'esecutivo, l'esperimento proposto dal Comune serve per valutare una macroscelta sui corridoi di attraversamento per un possibile tracciato. Il livello di approfondimento è ad uno stadio di prefattibilità; di conseguenza alcune risposte tecniche saranno articolate con maggior dettaglio dopo la fase di progettazione preliminare.

13. Perché tutta questa urgenza di costruire questa Gronda, soprattutto senza aver risolto i problemi irrisolti della viabilità cittadina? Perché questa fretta quando è da decenni che non si fa nulla per risolvere i problemi della gente che va a lavorare? Perché non ci sono i tram? Perché li avete tolti? Avete considerato che a Genova c'è un calo demografico continuo? Le aziende chiudono e aprono da un'altra parte. Perché in questi ultimi 20-30 anni non è stato fatto nulla per risolvere questa situazione?

Comune - Il lavoro sulle strade cittadine è stato iniziato. Sembra quasi che qualcuno ci abbia imposto di convocare queste assemblee, mentre noi l'abbiamo fatto perché era nostra intenzione ascoltare l'opinione dei cittadini. Il Comune di Genova ha detto Ci pronunceremo dopo il pronunciamento dei cittadini.

14. Sono un abitante di Salita Daniele Morchio e un suo elettore, così come tutta la mia famiglia: tutta la vita ha sempre votato il centro sinistra. Contesto il metodo. Avete spaventato tante persone proponendo progetti che non si possono fare. A Bolzaneto vi siete inventati un monte. Con le vostre indicazioni allora bisognerebbe considerare anche le case di via Brocchi dove dovrebbe entrare questa galleria. Dove dovrebbe entrare questa galleria ci sono tre palazzi e poi il niente. Poi dove ci volete mandare? Non c'è prezzo per queste cose. Noi stiamo in un'oasi e per avere qualcosa di simile in cambio dovete comprarci una casa a sant'Ilario.

Commissione - L'ing. Torresi informa che cercheranno di verificare l'informazione a proposito della galleria citata nell'intervento.

15. Come mai il Sindaco, votata da molti di noi, non è qui nella sala? Tutti i soldi che il Comune userà per la Gronda e la ricollocazione delle case non potrebbero andare alla sanità, ai servizi sociali, ad una metropolitana che possa arrivare fino a Pontedecimo? Chi guadagnerà da tutto ciò?

Comune - Il dibattito è un momento istruttorio per la definizione delle scelte politiche strategiche del Comune. La Giunta e gli Assessori spiegheranno quelle che saranno le scelte dell'Amministrazione in relazione alla Gronda, prese dopo il dibattito, in specifici incontri dedicati. Con molti ci conosciamo e ci dicono: avete capito che questo intervento va a colpire persone che vi hanno creduto? Lo sappiamo bene e abbiamo fatto queste assemblee per coglierne l'orientamento.

16. Sono qua perché aspetto una risposta che non c'è ancora stata. Quale è l'impatto dell'autostrada sulla salute?

Spea - Non sarà Autostrade a valutare il progetto, ma la normativa vigente prevede che siano organismi terzi, specializzati e super partes. I progetti sono assoggettati a valutazioni nazionali. La Commissione nazionale viene nominata con decreto del Presidente della Repubblica ed è composta da 40 esperti delle maggiori università italiane che valutano gli aspetti socio-sanitari dell'opera (legge 190/2002).

17. Abito in via Porro ed abito sotto un pilastro del Ponte Morandi. Nel caso in cui venga scelta la soluzione in cui il Morandi resta in piedi, come tutelate i cittadini che continueranno ad abitarci sotto? Che differenza c'è poi tra vivere e lavorare? Quelli dell'Ansaldo ci staranno sotto.

Spea - Per i meccanismi della Legge Obiettivo, il Comitato interministeriale per la programmazione economica - Cipe - destina sino a un valore massimo del 5% del costo dell'opera per interventi compensativi.

Questa istanza che lei porta all'attenzione e che mi sembra corretta, va veicolata agli enti locali, affinché quando saranno sul tavolo delle trattative, ne tengano conto.

18. Vorrei sapere due cose. A me risulta che il tracciato alto sia stato proposto dal Comune o sbaglio? Altra domanda: fino a poco tempo fa c'erano vasconi di idrocarburi, ecc. poi negli ultimi anni è stato dato il permesso di costruire molto. Come si fa contemporaneamente a dare il permesso di erigere per dare spazio ai cittadini di vivere e poi proporre la gronda?

Commissione - Tutti i progetti sono stati proposti da Autostrade sulla base di una storia scritta nera su bianco sul dossier di presentazione dei tracciati.

Autostrade - Lei ha perfettamente ragione. Il tema che lei ha sollevato lo esamineremo con attenzione.

Al termine dell'incontro prendono la parola i rappresentanti del **Comitato di Trasta, del Comitato di Geminiano e del Comitato di Bolzaneto**, illustrandone le posizioni.

Comitato di Trasta - Il Comitato di Trasta aderisce al coordinamento dei comitati della Valpolcevera. L'amministrazione comunale sostiene la gronda dicendo che serve. Noi pensiamo che lo sviluppo di Genova è legato allo sviluppo del porto che si lega a più spazio, a meno burocrazia, al potenziamento del collegamento ferroviario nord-sud, non certo in direzione ponente-levante. Questa gronda non risponde a questi obiettivi. Tutto il traffico vecchio e nuovo continuerà a gravitare sui caselli di Genova Bolzaneto e Genova Est e quindi la gronda ha il solo obiettivo di garantire un maggior profitto ad Autostrade. Chiediamo alla Giunta di non farsi attrarre dalla meraviglie della Legge Obiettivo, di non mortificare Genova con la costruzione di una nuova autostrada cittadina. Diciamo no ai tracciati proposti. Lunedì 2 marzo ci sarà una conferenza stampa dei comitati e venerdì 6 marzo un corteo.

Comitato di Geminiano - Ho 43 anni e ho dovuto respirare i fumi di Garrone... si sta decidendo il futuro dei bambini: nel 2019 i problemi ce li avranno loro. Vorrei dimostrare come il Comune di Genova ci sta prendendo in giro. Su questo volumetto sono scritte cose stupide: ad esempio che il tracciato 1 e 2 si riallaccia in una unica galleria a Begato. Vi siete dimenticati che a Geminiano si costruiscono tre viadotti. Voi sapete benissimo la soluzione che si adotterà e avete fatto questo per fare un po' di fumo. Per quanto riguarda l'impatto sanitario vorrei che l'Istituto dei tumori di Genova facesse una ricerca su quanti morti ci porteranno anche i camini che spunteranno dalle gallerie. Il trasporto su ferro potrebbe essere incrementato almeno del 40%. Con oggi si chiudono gli incontri: da domani siamo disponibili a parlare, ma partiamo dall'opzione zero.

Commissione: Oggi finisce la prima fase, ci sono ancora due mesi di dibattito. Confermo che oggi il rappresentante del Comitato di Geminiano ci ha chiesto perché non consultiamo l'Istituto tumori: lo faremo e li inviteremo ad una riunione di approfondimento.

Comitato di Bolzaneto: Sono contento che siete così tanti. Ripeto che lunedì a Palazzo Tursi alle 11 noi faremo una conferenza stampa e venerdì faremo il corteo: partecipiamo numerosi. Io sono un potenziale espropriato. Fermo restando il dissenso sull'opera, pongo alcune domande sul progetto.

Oltre al problema dell'amianto come risolverete il vincolo idrogeologico nella Val Polcevera? Penso al terreno di risulta del quartiere Diamante: il terreno sotto va verificato.

Le ferrovie attuali potrebbero portare 600.000-700.000 container all'anno, ossia 1500 tir in meno ogni giorno. Si dice: la ferrovia non ha i mezzi necessari. Perché il Comune non spende questi soldi per comprare i vagoni? E' fattibilissimo.

Chi paga la gronda? Autostrade finanzia il 65% dell'opera aumentando i pedaggi. Il restante 35% a carico del Comune come verrà finanziato? Pagheremo noi.

Prima di costruire la gronda chiediamo il completamento della strada sulla sponda destra del Polcevera, il prolungamento del metro fino a Pontedecimo e Voltri, di collegare con la bretella il porti, di affrontare in nodo di san Benigno e poi valutiamo se la gronda è ancora necessaria: dopo e non prima.

Con queste ipotesi di tracciato avete creato nelle famiglie l'attesa di essere deportati. Per questo non smetteremo di lottare: no alla gronda!

Di seguito sono riportate le domande proposte dai cittadini, ma non dibattute per motivi di tempo durante l'incontro, con le rispettive risposte.

Bell'esempio di democrazia, fare accordi tra poteri e pretendere il consenso dei cittadini di cui si vuole distruggere ogni bene primario, casa, salute, serenità e fiducia nel futuro per i giovani e speranza di tranquillità per le numerose persone anziane che non hanno forza di reagire. Questo dibattito pubblico tanto reclamizzato è la beffa più grande! Grazie ai nostri amministratori, Sindaco in testa, ai partiti per cui abbiamo votato e che dovrebbero rappresentarci. Città partecipata. Con una grandiosa autostrada sulla testa delle persone "non potenti". Immaginatela sulla vostra di testa!

Commissione: Prendiamo atto di questa dichiarazione che pubblichiamo. Il Dibattito Pubblico è strutturato in modo da dare spazio e accesso a tutte le voci, comprese quelle più critiche.

Cose serie, sono ingegnere

Commissione: prendiamo atto di questa dichiarazione che pubblichiamo. Ricordiamo che qualunque cittadino o gruppo può fare pervenire le sue posizioni, anche articolate, in modo che vengano pubblicate sul sito web tra i Quaderni degli attori ed entrino in tal modo nel dibattito.

Portare la Gronda sotto terra facendone un tunnel come quello La Manica

Commissione: La ipotesi è stata studiata da Autostrade nel 2005, ma si sono rilevati problemi tecnici e possibili conseguenze sull'approvvigionamento idrico del comune che hanno portato ad abbandonare questa soluzione.

Il cosiddetto tracciato in "subalveo" del 2005 - il cui approfondimento progettuale aveva evidenziato interferenze con le falde sotterranee del torrente Polcevera, oltre a rischi di inquinamento nel corso dei lavori e criticità nella gestione in sicurezza del traffico - ripercorreva planimetricamente il corridoio dell'attuale soluzione 2 sebbene più a sud. I problemi idrogeologici evidenziati dall'attraversamento della Val Polcevera in sotterraneo, presumibilmente non sono risolti nemmeno dai tracciati più alti, che sono collocati all'estremo nord del territorio comunale, ossia dove l'effetto di "sfondamento" dell'A10 attuale inizia ad affievolirsi sempre di più.

Le ricordiamo, in ogni caso, che le proposte alternative ai 5 tracciati presentate da singoli o da gruppo sono state pubblicate sul sito web del Dibattito nei "Quaderni degli attori" e saranno discusse nel corso dei prossimi incontri, in particolare nell'incontro tematico previsto il 17 marzo.

Esiste una sesta ipotesi, cioè una gronda esterna alla città (Chiavari-Caselle). La cosiddetta Gronda Alta, come in tutte le città sia italiane che europee.

Commissione: Rispetto all'efficienza trasportistica delle diverse alternative di tracciato, più il tracciato si sposta verso nord, meno sarà in grado di intercettare il traffico locale e di scambio (con una origine e una destinazione in Genova) che rappresenta una componente rilevante del traffico che congestiona Genova.

Dai dati di traffico forniti da Autostrade per l'Italia, figura infatti che "solo" il 26% del traffico che gravita sul nodo di Genova è traffico di attraversamento, tutto il resto è locale e di scambio.

Le ricordiamo, in ogni caso, che le proposte alternative ai 5 tracciati presentate da singoli o da gruppo sono state pubblicate sul sito web del Dibattito nei "Quaderni degli attori" e saranno discusse nel corso dei prossimi incontri, in particolare nell'incontro tematico previsto il 17 marzo.

Non capisco perché dopo un'analisi questa Gronda non possa passare oltre l'Appennino. Dato che questa soluzione porterebbe inconvenienti a un numero minore di cittadini (questo perché attraverserebbe zone meno popolate).

Inoltre rispondo all'Assessore che ha scritto sul Secolo XIX del 25 febbraio 2009, accusando chi non la pensa come lui di impedire il progresso di Genova, lo invito a venire a abitare nella zona dove abito io, e la maggior parte delle persone che non la pensano come lui. Sono molto dispiaciuto perché, dopo una vita che voto a sinistra, vedo un assessore asserire questo su un giornale.

Commissione: Il traffico che congestiona Genova è prevalentemente traffico locale e di scambio (cioè con una origine o una destinazione interna a Genova). Questa condizione renderebbe di fatto inefficace qualsiasi soluzione progettuale che allontani troppo a monte il nuovo tracciato che quindi non sarebbe utile a intercettare il traffico che congestiona la città.

Le ricordiamo, in ogni caso, che le proposte alternative ai 5 tracciati presentate da singoli o da gruppo sono state pubblicate sul sito web del Dibattito nei “Quaderni degli attori” e saranno discusse nel corso dei prossimi incontri, in particolare nell’incontro tematico previsto il 17 marzo.

Che giovamento ne ha la città, o quello che resta in piedi?

Commissione: Il progetto della Gronda intende risolvere i problemi di congestione da traffico del nodo Genovese per il transito sia locale, sia di scambio, sia di attraversamento, producendo benefici anche sulla viabilità locale. Si iscrive all’interno di uno scenario di interventi per migliorare la mobilità di cui rappresenta un tassello importante. Tale scenario si compone del progetto di riorganizzazione del nodo ferroviario e della realizzazione dei progetti di viabilità urbana (Lungomare Canepa, riorganizzazione del nodo di San Benigno, viabilità di sponda destra del Polcevera), oltre che degli interventi di potenziamento dei trasporti pubblici (si vedano gli interventi programmati nel Piano Urbano della Mobilità).

Essendo un dibattito pubblico alla francese, perché non è stata presa in considerazione anche la cosiddetta “opzione zero”?

Commissione: il mandato affidato dal Comune di Genova alla Commissione riguarda la discussione sulle alternative di tracciato e i nodi problematici legati alla realizzazione del progetto. Il dibattito è comunque aperto a qualsiasi soggetto sia interessato a prendervi parte, qualunque siano le sue posizioni in merito all’opera ed ha come obiettivo prendere in considerazione ogni argomento venga avanzato.

Urgenza di realizzare il nodo ferroviario del porto di Genova per collegarsi ai tracciati ferroviari transeuropei

Commissione: Il protocollo di intesa, sottoscritto da Regione Liguria, Comune di Genova, Ferrovie dello Stato il 22 ottobre 1999 definiva le priorità e gli indirizzi della progettazione del riassetto complessivo del nodo ferroviario di Genova. Queste consistono nelle seguenti opere che hanno tempistiche e livelli di progettazione diversi: raccordo tra bretella Voltri e stazione Principe, riassetto impianti ferroviari tra Voltri e Pegli; tra SestriP.-Aeroporto; specializzazione a servizio metropolitano della linea ei Giovi; riassetto e potenziamento impianti di Principe, Brignole e Terralba; integrazione con la linea metropolitana genovese; quadruplicamento linea Terralba-Nervi; adeguamento e potenziamento impianti per servizi metropolitani.

Il progetto definitivo della riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova ha avuto l’approvazione tecnica del Cipe, e la procedura di appalto è in corso .

Le ipotesi di riorganizzazione del trasporto ferroviario ed il conseguente trasferimento di quote di mobilità dalla gomma al ferro consentiranno un funzionamento migliore ed una maggiore vita utile sia degli interventi di cui si compone il progetto della Gronda che di quelli previsti sulla rete ordinaria.

In merito al progetto di riorganizzazione del nodo ferroviario, agli aumenti di capacità del nodo ferroviario di Genova, al crono programma delle opere è previsto un intervento di RFI nel seminario tematico del 7 marzo su “La Gronda e gli scenari di traffico e di mobilità”.

E’ stata prevista una pianificazione preventiva socio-sanitaria delle conseguenze di natura sociale che ricadranno sulla popolazione coinvolta, ad esempio i rischi biologici a seguito dell’impatto dell’opera sui cittadini coinvolti.

Commissione: Gli impatti socio-sanitari dell’opera saranno oggetto di valutazione di impatto ambientale - VIA - obbligatoria per un’opera come la Gronda che saranno predisposti a progetto preliminare redatto.

Per conoscere i livelli di inquinamento prodotto dall’attuale livello di servizio della A10 e, in generale, i livelli di inquinamento atmosferico da Pm10 e Pm2 bisogna fare riferimento ai rilievi di Arpa Liguria , ente competente in materia.

La Commissione si è inoltre impegnata a contattare esperti dell’Istituto tumori di Genova in modo che possano prendere parte ad una delle riunioni di approfondimento in calendario.

Sono dell'avviso che occorresse realizzare la gronda autostradale già 10/15 anni fa. Detto questo, non capisco perché si insista su soluzioni che comunque vanno ad interessare zone abitate con tutte le conseguenze che ne derivano. Ricordo che anni fa, fu studiata una soluzione il cui tracciato era grosso modo Vesima-Busalla, quasi completamente in galleria. Tale ipotesi toglieva dall'ambito cittadino tutto il traffico da e per il porto di Voltri, nonché quello in transito da e per il ponente. Inoltre toglieva traffico pesante da tratto autostradale in discesa e assai tortuoso dell'attuale Busalla-Genova. Aveva inoltre il pregio di transitare e terminare in ambiti quasi del tutto inabitati, quindi con impatto ambientale quasi nullo. Tra le 5 ipotesi, quella meno impattante, soprattutto nei confronti della gente che ne sarebbe interessata mi pare la soluzione 2, che passa sopra il mercato frutta-verdura di Bolzaneto.

Commissione: Le ricordiamo che possono essere presentate da singoli e gruppi proposte alternative ai 5 tracciati, che verranno pubblicate sul sito web del Dibattito nei "Quaderni degli attori" e saranno discusse nel corso dei prossimi incontri, in particolare nell'incontro tematico previsto il 17 marzo.

In relazione allo studio trasporti stico fatto da ASPI, sono stati considerati i benefici contributi del potenziamento dei trasporti sia di persone che di merci su rotaia e il potenziamento del trasporto pubblico locale (autobus e metropolitana)?

Opzione zero: terminare opere per viabilità ordinaria (strada di sponda, strada a mare, nodo di S. Benigno, metropolitana, ponte per Brignole), rivalutare l'andamento demografico e poi decidere.

In un momento in cui si cerca di limitare i flussi veicolari da e per la città, non è meglio pensare di convogliare risorse per mezzi pubblici tipo metropolitana e treni leggeri di minor impatto ambientale invece di agevolare il trasporto su gomma con impatti catastrofici su paesaggio e ambiente?

Perché discutere di sole gronde? Occorre parlare del sistema di trasporto in generale, di traffici ferroviari, del traffico su gomma, e poi tiriamo le conclusioni.

Commissione: Il progetto della Gronda intende risolvere i problemi di congestione da traffico del nodo Genovese per il transito sia locale, sia di scambio, sia di attraversamento, producendo benefici anche sulla viabilità locale. Si iscrive all'interno di uno scenario di interventi per migliorare la mobilità di cui rappresenta un tassello importante. Tale scenario si compone del progetto di riorganizzazione del nodo ferroviario e della realizzazione dei progetti di viabilità urbana (Lungomare Canepa, riorganizzazione del nodo di San Benigno, viabilità di sponda destra del Polcevera), oltre che degli interventi di potenziamento dei trasporti pubblici (si vedano gli interventi programmati nel Piano Urbano della Mobilità).

Per quanto riguarda il nodo ferroviario, il progetto definitivo della sua riorganizzazione ha avuto l'approvazione tecnica del Cipe, e la procedura di appalto è in corso.

Le ipotesi di riorganizzazione del trasporto ferroviario ed il conseguente trasferimento di quote di mobilità dalla gomma al ferro consentiranno un funzionamento migliore ed una maggiore vita utile sia degli interventi di cui si compone il progetto della Gronda che di quelli previsti sulla rete ordinaria.

Sul progetto di riorganizzazione del nodo ferroviario, sugli aumenti di capacità, e sul crono programma delle opere è previsto un intervento di RFI nel seminario tematico del 7 marzo su "La Gronda e gli scenari di traffico e di mobilità".

Preso atto che anche i cittadini non colpiti da esproprio ma di fatto danneggiati dal passaggio dell'autostrada verranno risarciti, ritenendo che, a vario titolo tutti gli abitanti della vallata subiranno danni materiali, morali ed esistenziali, chiedo all'amministrazione comunale come intenda e possa sopperire a risarcire tempestivamente e in modo tangibile tutti gli abitanti della Val Polcevera.

Commissione: fino al 5% del costo totale dell'opera potrà essere utilizzato per vari tipi di compensazione. Da opere di ambientalizzazione lungo i tracciati, a nuovi servizi pubblici nelle zone penalizzate dalla nuova infrastruttura, da indennizzi aggiuntivi per coloro che saranno trasferiti o subiranno altri danni a causa della realizzazione dell'opera, a progetti diversi che favoriscano lo sviluppo socio-economico delle aree interessate. Il mix di compensazioni sarà deciso in fasi successive con cittadini e rappresentanze sociali.

Vorrei chiarimenti, per tutte e 5 le alternative, su: la logistica dei cantieri di lavoro sia di produzione che di ricovero delle maestranze; la viabilità alternativa (di nuova costruzione) per consentire l'approvvigionamento del materiale ed il trasporto del materiale di risulta; gli accessi e i collegamenti alla viabilità ordinaria per i mezzi di soccorso e per il rispetto delle norme di sicurezza in galleria.

Commissione: Sul sito sono state pubblicate le mappe che fanno capire come saranno organizzati i cantieri, i percorsi dei materiali scavati, il ricovero delle maestranze, ecc. Ulteriori specificazioni saranno fornite nel corso dei prossimi incontri di approfondimento. In particolare, in quello del 17 marzo, sulle diverse alternative di tracciato e del 21 marzo sulla gestione dei cantieri. La invitiamo pertanto a partecipare o, eventualmente, a tornare sul sito tra qualche settimana, quando saranno pubblicati i resoconti di quanto detto negli incontri.

Come verranno risarciti gli espropriati? Cosa è previsto per quelli che saranno condannati a vivere, o meglio a sopravvivere, tra i 25 e i 60 m. dalla gronda? Tra l'altro c'è una legge italiana che vieta di costruire a meno di 60 m. da strade e autostrade.

Commissione: La Legge Obiettivo prevede che fino al 5% del costo totale dell'opera possa essere utilizzato per vari tipi di compensazione. Da opere di ambientalizzazione lungo i tracciati, a nuovi servizi pubblici nelle zone penalizzate dalla nuova infrastruttura, da indennizzi aggiuntivi per coloro che saranno trasferiti o subiranno altri danni a causa della realizzazione dell'opera, a progetti diversi che favoriscano lo sviluppo socio-economico delle aree interessate. Il mix di compensazioni sarà deciso in fasi successive con cittadini e rappresentanze sociali.

Le zone alte di via Vezzani e via Al Garbo (Rivarolo) come pubblicato sul giornale "Il Secolo XIX" del 19.02.09, sono interessate dal percorso autostradale in tutte le sue 5 alternative con conseguente abbattimento di molte abitazioni tra cui una nuova palazzina appena costruita in via Al Garbo.

Abito da circa due anni in via Vezzani, sopra la Basko nuova, e sarei direttamente danneggiato dalla svalutazione dell'immobile, oltre che dall'impatto visivo, dal rumore e dall'inquinamento conseguente che si andrebbe a sommare a quello già esistente.

Propongo che in quel tratto, a fianco alla "A12" già esistente, il nuovo percorso avvenga in galleria, o al limite, più verso monte minimizzando l'impatto negativo che subirebbe tutta la zona.

Autostrade: L'area ubicata nei pressi del nuovo supermercato BASKO, situato in Via Vezzani 105/B, si trova ad Ovest dell'attuale autostrada A7. Tenuto conto che il potenziamento di questa verrà realizzato tramite la costruzione di una nuova carreggiata ubicata ad Est dell'attuale, non si ravvisano impatti diretti sull'abitato.

La configurazione del tracciato della nuova carreggiata nord dell'A7 risente della conformazione orografica del territorio (anche l'autostrada esistente in questo tratto prevede una sequenza ripetuta di gallerie e viadotti). Lo studio della livelletta stradale è stato impostato per la soluzione 4 che è quella che è stata studiata a livello più approfondito e la scelta di massimizzare la presenza di tratti in viadotto invece che in galleria è legata alla necessità di realizzare carreggiate a 4 corsie di marcia più corsia di emergenza a cui corrisponde una larghezza della piattaforma incompatibile con le dimensioni di scavo di gallerie naturali.

Per le altre soluzioni il profilo stradale è stato mantenuto pressoché invariato e potrà essere oggetto di ottimizzazioni, in particolare per le soluzioni alte e medio alte.

1. I Monti di Murta, Borzoli e dintorni sono a dissesto idrogeologico? Come mai facciamo buchi e strutture con così tanta serenità?

2. Strade di cantiere incrociate con quelle di TAV e altre opere.

Autostrade:

1. Nelle fasi progettuali più avanzate anche i temi di carattere geomorfologico dovranno essere approfonditi con l'ausilio di rilevazioni in sito mirate e, se del caso, attuando monitoraggi geotecnici per periodi significativi così da aumentare il database conoscitivo del progetto. In ogni caso per opere dell'importanza quali quelle in oggetto saranno adottate le più moderne e sicure tecnologie di scavo e di stabilizzazione dei versanti, in analogia alle esperienze maturate di recente e tutt'ora in corso da parte di Autostrade per l'Italia sulla delicatissima fascia appenninica tosco-emiliana.
2. Per una valutazione oggettiva del problema posto occorre innanzitutto disporre una programmazione certa dei due interventi così da poterne valutare le reciproche influenze, le possibili minimizzazioni di impatto e le eventuali sinergie cantieristiche.

Perché il ponte Morandi che deve essere demolito non può essere ricostruito nella stessa sede con due strade una sovrastante l'altra anziché due strade parallele?

Ciò risparmierebbe la demolizione di molti caseggiati di civile abitazione di via W. Fillak.

Autostrade: L'ipotesi suggerita, ancorché presenti ambiti che necessitano un approfondimento tecnico non immediato, può essere teoricamente presa in considerazione prescindendo però dall'ipotesi di ricostruzione dell'opera nella stessa sede, per ovvi motivi di mantenimento in esercizio del traffico. Si nutrono comunque forti perplessità in merito alla possibilità di realizzare un manufatto di aspetto pregevole (vedasi ad esempio il viadotto sulla A15 della Cisa, oggi parzialmente abbandonato).

1. Come mai non viene preso in considerazione nessun tracciato che non passi interamente all'interno del comune di Genova, solo per non far saltare l'appalto assicurato a Autostrade Spa?
2. Per risolvere il problema del traffico autostradale a Genova non è sufficiente evitare che il tratto che attraversa la città in direzione est - ovest venga percorso da tutta l'Italia del nord - ovest che si reca al centro - sud e viceversa, obiettivo raggiungibile in maniera decisamente meno onerosa realizzando un tratto autostradale al di là dell'Appennino?

Autostrade: I tracciati fino ad oggi messi a punto si muovono internamente al territorio di Genova per ragioni di mera efficacia trasportistica. E' del resto del tutto intuitivo che, essendo la quota di traffico di attraversamento pari appena al 26% del traffico che complessivamente impegna il nodo autostradale genovese, tracciati che si discostino molto dall'attuale corridoio dell'A10, e quindi dalle origini/destinazioni costituite dal Porto di Voltri, l'aeroporto di Genova, le aree industriali della Valpolcevera ed il Porto di Genova, ben difficilmente riuscirebbero ad attrarre una quota consistente di traffico e conseguentemente a decongestionare il tracciato costiero esistente.

1. Quali vantaggi avrà la Val Polcevera da quest'opera a livello flussi di traffico e di inquinamento in generale?
2. Spiegare meglio ciò che comporterà la vicinanza di questi cantieri (vie di accesso - smaltimento detriti.....)

Autostrade: L'aumentata offerta di trasporto legata al potenziamento del sistema autostradale, che garantirà una maggiore efficacia e competitività di quest'ultimo, permetterà di riportare su autostrada quota parte del traffico che oggi impropriamente impiega la viabilità urbana. In questo senso tutta l'area genovese, compresa la Val Polcevera potranno beneficiare di un parziale decongestionamento della viabilità e conseguentemente una riduzione dell'impatto atmosferico ed acustico.

Per quanto attiene agli impatti legati alla cantierizzazione dell'opera, che si stanno cercando di minimizzare ed ottimizzare già in questa fase di dibattito pubblico, si potranno attuare tutte le misure di mitigazione che verranno valutate e messe a punto in sede di elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale, ove verranno anche approfondite le valutazioni circa gli effetti dei singoli cantieri sull'ambito antropico tratto per tratto interessato.

Ho letto testualmente

1. Sulla Presentazione Sintetica delle ipotesi di Tracciato:

<<...lo scavo in modo tradizionale (esplosivo o martellone) sarà invece riservato per le gallerie che non sono interessate da rocce considerate potenzialmente amiantifere (cioè tutte quelle poste ad est dell'attraversamento della Val Polcevera)....il cosiddetto "fresato" (sarà) destinato ad essere movimentato interamente presso il cantiere di imbocco più vicino alla sponda destra del torrente Polcevera....>>

2. Sulla Dichiarazione di apertura del Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova:

<<...dal documento si evince che (del) materiale di risulta e di scavo derivante dalla realizzazione dell'opera5,5 milioni di mc sono scavati nella zona caratterizzata dalla presenza di amianto e saranno conferiti... al porto di Cornigliano...(dove) sarà conferita anche quella parte del materiale di scavo non amiantifero, che non andrà nelle cave dimesse della Val Varenna....>>

3. In una risposta (e non è l'unica) del Prof. Bobbio comparsa sul Forum:

<<...comunque alla fine il loro (=dei tecnici) messaggio è stato abbastanza chiaro: il materiale di scavo sarà portato, tramite la nuova galleria, verso la Val Polcevera e di lì a Cornigliano senza passare per Voltri...>>

In questi giorni ho però consultato la mappa dei cantieri e letto la rassegna stampa, comparse sul sito, e mi è parso di capire che:

1. Le gallerie nelle valli Cerusa e Leira saranno scavate con metodi tradizionali (pallini gialli 1, 2, 3, 4, 5)
2. Nel porto di Voltri sorgeranno sia un'area di deposito temporaneo dello smarino, sia un ampliamento della banchina

Tutto ciò non è in contraddizione con quanto affermato in precedenza?

La mia interpretazione è errata?

Autostrade: La cantierizzazione degli interventi previsti sulle due vallate del Cerusa e del Leiro è stata ottimizzata con l'obiettivo di arrecare il minor disturbo possibile alle realtà residenziali e produttive preesistenti, ed alla relativa mobilità, sia essa pedonale che veicolare.

Per quanto attiene alle 5 gallerie nelle valli Cerusa e Leira, si conferma la previsione che queste vengano ad essere scavate con metodi tradizionali. Laddove sia confermata anche per queste la presenza di amianto, lo scavo avverrà tramite tecniche idonee, trasportando lo smarino mantenuto in condizioni umide con autocarri speciali (chiusi) a Cornigliano, utilizzando l'A10 esistente.

L'ampliamento della banchina portuale di Voltri avverrà invece con materiale non amiantifero proveniente dagli scavi delle gallerie ad est della Val Polcevera e verrà trasferito in loco via mare tramite bettoline direttamente dalla banchina di Cornigliano.

Nella zona portuale di Voltri - collegata alle aree di lavoro nelle valli del Leiro e Cerusa tramite l'autostrada A10 - è inoltre prevista la realizzazione di un cantiere industriale (destinato ad ospitare gli impianti di betonaggio ed i servizi logistici) e di un'area di deposito temporaneo. Quest'ultima è stata inserita per ospitare eventuali materiali non amiantiferi provenienti dagli scavi dell'interconnessione di Voltri, visto che i profili geologici del Progetto Preliminare, pur suscettibili di successivi approfondimenti, indicano che solo alcune porzioni delle gallerie sono potenzialmente amiantifere mentre gran parte dell'ammasso è composto da calcescisti privi di amianto. Il materiale andrà poi utilizzato per l'ampliamento della vicina banchina portuale. La valutazione finale dell'effettivo utilizzo dell'area di deposito - che comunque non provocherà variazioni al traffico di cantiere che continuerà ad interessare solo l'A10 - viene quindi rimandata alle successive fasi del progetto Definitivo.

Da quanto affermate sul video appena visionato, le due gallerie che verranno scavate ad ovest del Polcevera, verso Vesima, della lunghezza di oltre 15 km, sono interessate dalla presenza di amianto. Il trasporto sembra sia previsto con nastro trasportatore intubato. Ma lo stoccaggio di circa 4 milioni di mc dove avverrebbe? Perché se come sembra questo avverrà alla foce del Polcevera, zona notoriamente interessata nell'arco dell'anno da venti alquanto impetuosi, non c'è garanzia che l'amianto non si disperda. In che tempi avverrebbe lo smaltimento, e con quali modalità di sicurezza?

Autostrade: Il progetto della cantierizzazione prevede soluzioni alternative al tradizionale trasporto dello smarino con autocarro, inserendo la possibilità di movimentare il fresato delle TBM relativo allo scavo delle gallerie Borzoli, Amandola e Borgonuovo, tramite nastri chiusi o tubazioni, trasportando il materiale a mare e prevedendo il riempimento del Canale di Calma e del VTE di Voltri.

Con riferimento al canale di Calma, il progetto ne prevede il parziale riempimento che permetterà di mantenere il canale navigabile. La scelta di destinare il fresato potenziamente amiantifero al canale di calma è legata alla necessità di individuare un deposito a mare in un'area confinata dove il materiale possa essere sversato in acqua ancora umido, direttamente dal nastro (o tubo), all'interno del sito di destinazione senza rischio di dispersione in aria delle fibre amiantifere.

La durata delle operazioni di smaltimento è pari a quella per le operazioni di scavo, ad oggi stimate in circa 5/6 anni.

Vorrei chiarimenti in merito alle varianti 1 e 2 che attraversano il rio Geminiano.

Autostrade: Il superamento della valle tra le due colline presenti nel tratto Begato - Geminiano è previsto nelle soluzioni 1 e 2 con due brevi e bassi viadotti per ciascuna soluzione. Per la soluzione 1 i viadotti Goresina risultano avere una lunghezza di 115 metri in carreggiata Est e 37 metri in carreggiata Ovest, sono ubicati ad una quota inferiore di circa 30 metri rispetto alle abitazioni di via alla chiesa e presentano un'altezza massima rispetto al fondo valle di circa 32 metri. Per la soluzione 2 gli omonimi viadotti risultano entrambi avere una lunghezza di 65 metri, sono ubicati ad una quota di circa 40 metri sotto le abitazioni con un'altezza massima rispetto al fondo valle di circa 25 metri.

Per ragioni di trasparenza si chiede che siano resi pubblici i preventivi dettagliati, onde attestare la disparità delle cifre tanto ribadite.

Autostrade: Autostrade per l'Italia non ha reso pubblici i preventivi dettagliati delle diverse soluzioni, per non influenzare le libere valutazioni del dibattito in merito alle singole soluzioni che si è preferito confrontare con riferimento ai temi della efficacia trasportistica, dell'impatto socio-ambientale e della propensione cantieristica. Tuttavia si conferma che il costo delle varie soluzioni oscilla tra 4,1 e 4,3 milioni di € per le soluzioni intermedia e basse e tra 4,8 e 5,7 milioni di € per le soluzioni alte.

Quali possono essere i tempi prevedibili per l'allontanamento dei cittadini residenti al civico 7 di via Porro in caso di abbattimento del Morandi; si tratterà di un allontanamento temporaneo o è prevista una demolizione?

Autostrade: L'abitazione indicata, che si trova esattamente sotto l'impalcato del viadotto Morandi, sarà interessata dalle operazioni di demolizione della struttura, peraltro previste dalle sole soluzioni 4 e 5 che affiancano il ponte esistente con un nuovo viadotto.

La demolizione del Morandi avverrà in modo progressivo, smontando la struttura con una fasizzazione inversa a quella utilizzata per la costruzione dell'opera. In tal modo sarà sufficiente evacuare le abitazioni che attualmente insistono nell'impronta e negli immediati dintorni del viadotto, senza procedere ad abbattimenti dei fabbricati. Una volta demolita la struttura del viadotto, i Proprietari delle abitazioni potranno rientrare nei rispettivi alloggi.

Quanto ai tempi, la demolizione della struttura esistente potrà essere effettuata solo una volta messo in esercizio il nuovo viadotto e quindi al termine dei lavori della Gronda (durata prevista circa 8 anni). Lo "smontaggio" del Morandi richiederà circa 1 anno ma sarà fasizzato per ridurre il numero delle abitazioni da evacuare contemporaneamente.