

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Centro Civico Villa Spinola - Cornigliano - 19 febbraio 2009

Interventi introduttivi

L'incontro si è aperto con gli interventi introduttivi, sui motivi e sulle modalità realizzative del Dibattito, da parte del Vicesindaco di Genova, **Paolo Pissarello** e del Presidente della Commissione per il Dibattito Pubblico, prof. **Luigi Bobbio**.

Comune - arch. Tomiolo - il Comune non approverà nessun progetto se contestualmente non sarà approvato il piano che gestisce la rilocalizzazione di residenze ed attività produttive.

La necessità di questa precisazione nasce dal fatto che gli articoli apparsi in questi giorni sul tema degli espropri possono essere fuorvianti e possono creare problemi alla prosecuzione del dibattito.

Gli articoli di giornale presentano scenari catastrofici che non avverranno. Qualsiasi sia il tracciato prescelto, sarà valutata in modo capillare la situazione delle abitazioni e delle attività produttive.

Qualcuno a Voltri ha chiesto se le attività produttive non interferite direttamente dalle opere possono essere mantenute. La valutazione della compatibilità di un'attività lavorativa con un'infrastruttura si farà contestualmente al progetto. Il Comune di Genova ha interesse a vedere realizzata questa infrastruttura importante per la città ma ha massimo interesse che ci sia serenità e attenzione ad abitazioni ed attività produttive.

In tema di rilocalizzazione, Genova ha maturato un'ottima esperienza nel caso di via Colano, dove si è realizzato il mercato Ortofrutticolo-Bolzaneto e la demolizione delle abitazioni ha coinciso con la ricollocazione consensuale dei residenti in posizioni e condizioni ritenute migliorative rispetto alle precedenti.

Ribadiamo che c'è assoluta attenzione a questo problema e che si eviteranno gli scenari catastrofici che sono stati prospettati.

Massimo Ferrari - Comune di Genova - Urban Lab: L'amministrazione comunale vuole evitare la realizzazione di nuove costruzioni oltre la linea esistente tra il costruito e il verde.

Il disegno strategico porta a spostare a monte il traffico ferroviario e il traffico stradale, e a separare il flusso delle merci da e verso il Porto. Ciò consentirebbe il miglioramento del trasporto pubblico e privato dentro la città. I cantieri del nodo ferroviario dovranno aprirsi nel 2010, il terzo valico è ormai progettato e a breve si apriranno i cantieri della strada di scorrimento a mare che si concretizzerà entro il 2012-2013

La gronda è coerente con l'obiettivo di allontanare una consistente parte del traffico merci dalla viabilità urbana, aprendo ad un uso diverso dell'autostrada esistente.

Nell'ambito di Cornigliano si stanno progettando le opere per la riconversione delle aree produttive dismesse e a questa riconversione è connesso il potenziamento del trasporto pubblico e delle situazioni di interscambio.

L'arch. Tomiolo ha fatto riferimento al caso della ricollocazione delle famiglie interessate dalla realizzazione della viabilità per il mercato ortofrutticolo a Bolzaneto. In questo caso il Comune di Genova ha approvato nel 2001 un provvedimento che è la base per la concertazione con i cittadini in termini di indennizzi e contributi. Nel progetto pilota di Bolzaneto i nuovi edifici residenziali sono stati realizzati in un ambiente prossimo a quello degli edifici precedenti. Oggi si è aggiunto un nuovo strumento legislativo: la legge regionale 39/2007 che pone a carico dei soggetti attuatori l'obbligo di corrispondere un'indennità speciale di circa 40.000 oltre a quanto previsto dalle norme sugli espropri, per compensare gli oneri di ricollocazione. Un'ulteriore possibilità di finanziamento è legata al fondo pari al 5% sul totale del costo dell'opera destinato dalla Legge Obiettivo alle opere di mitigazione e compensazione.

Stefano Bernini - pres. Municipio Medio-Ponente - Il Dibattito Pubblico sarebbe servito anche nel caso dell'inceneritore, in quanto vengono coinvolti abitanti, associazioni, parrocchie nella definizione dei progetti. E' stato contestato il metodo, ma la linea del dialogo alla fine è l'unica percorribile.

Il raddoppio dell'autostrada interessa poco a questo territorio. Per noi è molto importante avere un'Aurelia bis che potrebbe ottenersi dal declassamento autostrada, in modo da raddoppiare la capacità dell'Aurelia che è una strada ormai obsoleta e che in alcuni tratti ha una sola corsia per senso di marcia. L'opzione zero è comunque una sciagura che non consente l'allontanamento del traffico pesante dal territorio: bisogna ricordare che qui c'è il grosso della produzione industriale e delle strutture della grande distribuzione e in futuro non c'è l'ipotesi di diminuzione di queste presenze, c'è al contrario l'ipotesi di sviluppare altre attività. Quindi un problema di traffico su gomma c'è, perché è difficile immaginare qualcuno che esce dall'Ikea con un mobile sotto braccio e va a prendere un mezzo pubblico!

Inoltre preoccupa la scelta già annunciata dall'autorità portuale della realizzazione della seconda dogana a Cornigliano: questo significa che se non ci sarà la possibilità di un attraversamento veloce anche la seconda dogana si trasformerà in un aggravio di traffico per questa parte della città.

Per capire qual è il tracciato più utile per la gronda mancano una serie di dati. Per il Medio Ponente ciò che è più importante è il trasferimento del maggior numero di mezzi e mi sembra che più la gronda è alta e più questo è difficile.

Un'altra informazione che manca è sulla condizione del ponte Morandi: ci si interroga sulla tenuta del cemento. Un altro elemento è l'aspetto economico: non ho sentito nulla dei costi di questa realizzazione. Le realizzazioni che sono sottoposte a Dibattito non hanno ancora un prezzo. Si vorrebbe capire, a seconda delle alternative, quanto costa la realizzazione dell'opera, quanto denaro pubblico si spende, e quanto viene speso contestualmente per il territorio.

La scelta compiuta per Bolzaneto è la strada da seguire. Innanzitutto va garantita la libertà di scelta, a chi lo vuole deve essere garantito il rialloggio e questo rialloggio deve essere il più possibile in grado di non spezzare i legami di comunità.

a. L'A10 diventerà Aurelia bis?

ASPI - No.

b. Quali sono le condizioni del ponte Morandi?

ASPI - La manutenzione è onerosa ma le condizioni della struttura non sono gravi.

c. Per il finanziamento dell'opera quale quota viene messa a disposizione dallo Stato e quale quota dal concessionario?

ASPI - Il progetto è contenuto nel IV° Atto aggiuntivo, sottoscritto nel 2004 da Anas e Autostrade spa. Si tratta di un pacchetto di opere ritenute prioritarie, diffuse sul territorio, in cui è inserita anche la Gronda, che sono finanziate attraverso l'incremento dei pedaggi su tutta la rete nazionale.

1. Quanto ha incassato finora ASPI dall'aumento dei pedaggi? Perché l'autostrada non passa tutta a monte in galleria?

ASPI - In questo momento ASPI non ha incassato ancora niente, solo dopo l'approvazione del progetto definitivo avrà accesso alle quote di pedaggio dedicate al finanziamento della Gronda.

2. Sono previste opere importanti dal piano strategico del Comune tipo il nodo ferroviario di Genova e la strada a mare. Il nodo permetterebbe di avere 6 treni all'ora. Sono opere a basso impatto ambientale. Circa il 70% dell'autostrada è dato da traffico urbano. Se vengono realizzare le due opere è probabile che il traffico diminuisca almeno del 50%. La domanda è: a cosa serve la gronda? Secondo me la realizzazione della gronda è funzionale ad un utilizzo sbagliato della strada a mare come strada per il porto: i camion secondo me intaseranno la strada a mare. Invece bisogna decidere che la strada a mare sia a servizio dei cittadini e che il traffico merci sia movimentato su ferro.

Comune - Sono argomenti diversi. I progetti fatti relativi a nodo ferroviario e strada a mare sono per la città ma i dati di Società Autostrade rivelano che c'è ancora una fetta cospicua di traffico da portare via. Secondo noi sia la strada a mare che l'intervento sulla ferrovia servono a migliorare la situazione, ma un dato è assolutamente evidente: non si può pensare di poter fare a meno della gronda o delle infrastrutture a scala urbana, perché servono entrambe e vanno pensate come integrazione l'una delle altre.

3. Come si gestirà il traffico in 10 anni di lavoro per le strade di cantiere e dove transiteranno i camion per portare il materiale? Come potranno convivere i cantieri del terzo valico e della gronda?

Ci siamo posti il problema dei cantieri sia per le dimensioni, che per la durata, che per il contesto dove ci muoviamo. Il progetto è incentrato sulla meccanizzazione di scavo in galleria. Pensiamo di poter gestire attraverso un sistema di trasporto alternativo, tubi o nastri, il trasporto verso mare di questo materiale senza impattare sulla viabilità. Il nastrodotto viene realizzato nell'alveo del Polcevera fino alle banchine di Cornigliano e poi con bettole fino al sito finale a mare. I movimenti più importanti saranno gestiti così.

Ci sono anche opere all'aperto al di fuori delle gallerie della Gronda. In questo caso si utilizzerà in via preferenziale l'autostrada A7 e A10 con varchi speciali per far entrare i mezzi di cantieri, in modo da sgravare il più possibile il transito di autocarri. Per annullare il più possibile il disagio.

Tutto il lavoro tecnico sviluppato fino ad oggi non è un progetto approfondito, non possiamo svilupparlo su tutte e 5 le soluzioni. Si farà un progetto di cantierizzazione sostenibile per quello definitivo. Stiamo in ogni caso preparando documenti aggiuntivi con precisazioni che pubblicheremo sul sito del dibattito pubblico.

Commissione - I cittadini nei precedenti due incontri hanno chiesto di preparare una mappa di cantiere. La mappa è stata preparata, è attualmente in forma cartacea e verrà pubblicata a breve sul sito.

4. I tracciati che passano sotto la collina di Coronata potranno provocare danni al Santuario e alle abitazioni, come già successo per lo scavo delle gallerie del vecchio tracciato: cosa si pensa di fare?

SPEA - Le tecniche di scavo, rispetto agli anni '60, sono migliorate sia in relazione agli strumenti sia ai metodi e alle condizioni di lavoro nei cantieri. Esistono inoltre metodologie di monitoraggio in progress sia dello scavo che delle opere in superficie, per la garanzia dei lavoratori e degli abitanti.

5. Faccio parte di un comitato che combatte il problema del rumore autostradale da molti anni. L'esito delle barriere per l'insonorizzazione è disastroso e, dopo otto anni dall'inizio del progetto di insonorizzazione, la situazione non è cambiata. Le promesse di mettere in sicurezza i tratti e di finire le barriere, come mai Società Autostrade non le ha mai mantenute?

Autostrade - Sul discorso barriere, purtroppo non siamo in grado di rispondervi. Promettiamo di darvi una risposta sul sito, dopo esserci informati.

6. Ci sarà il collegamento tra la strada a mare e l'autostrada? La Gronda funzionerà come tangenziale?

Autostrade - Non si prevede il collegamento diretto con la gronda. Per quanto riguarda l'uso tangenziale della A10 è automatico, in quanto l'autostrada sarà liberata da una parte del traffico.

Comune - La progettazione del collegamento fra strada a mare e l'aeroporto è stata avviata e dovrebbe essere completata entro il 2013.

7. Il Comitato 4 Palazzi sta già da 8 anni cercando di utilizzare le risorse della L.R. 39. Noi siamo disponibili a essere rilocalizzati purchè sia garantita la possibilità di scelta tra un ventaglio di opportunità, indennizzi per chi vorrà, l'eventuale scelta di un immobile pubblico. Siete disponibili da subito a formulare una piattaforma condivisa indipendentemente dal tracciato con diritti e le opportunità per imprese e abitanti da ricollocare, garantita dall'amministrazione comunale?

Comune - Sicuramente sì, è un nostro compito a prescindere dalla Gronda. La riqualificazione urbana è un obiettivo della pianificazione urbanistica del Comune. E' il lavoro che si sta facendo ad Urban Lab (ad es. Mutedo, Calcinara, aree Valpocevera) e c'è piena disponibilità a creare un percorso progettuale condiviso.

8. Premetto che ritengo la gronda indispensabile per la città di Genova. Qualora la scelta ricadesse sulle varianti alte, il ponte Morandi a chi resterebbe in carico? Rimarrebbe a Società Autostrade, al Comune, alla collettività in altre forme?

Commissione - A questa domanda è già stato risposto: il ponte rimarrebbe a pedaggio e a carico di Autostrade: questa è la proposta di Autostrade.

9. Vorrei tornare indietro. Mi sembra che ci sia rassegnazione a subire questa opera. E' necessario tuttavia che prima di decidere si proceda con un bilancio ambientale del Ponente e della Valpolcevera. Quante servitù abbiamo? Prima di un'altra opera così impattante cosa leviamo dal Ponente di queste servitù prima di farne una nuova?

Commissione - Lei ne toglierebbe una? Quale?

Interlocutore - L'importante sarebbe non farne una nuova.

Comune - E' noto che ci sono progetti sui quali l'amministrazione è impegnata. Si tratta di progetti molto complessi che sono in corso. Per la Carmagnani e la Superba c'è un progetto per allontanarli. Lo stesso vale per la Fincantieri. Ci stiamo lavorando attivamente. Il Comune è impegnato ed alcuni obiettivi li porteremo a casa.

10. Lo smarino contaminato con amianto andrà con il fangodotto a Cornigliano: il vento lo spargerà nell'aria? Arriverà sulle spiagge? Come tutelerete i lavoratori?

SPEA - I progettisti hanno considerato il problema dell'amianto nelle rocce lungo il tracciato della gronda. Non è casuale la scelta del progetto di allungare le gallerie: questa scelta rende percorribile la strada dell'escavazione meccanizzata che si giustifica solo per grandi tunnel. E' l'unica metodologia che consente lo scavo in un ambiente confinato e il trasporto umido su nastri chiusi. Tutto questo processo è stato pensato appositamente per l'amianto e per evitare il contatto sia con l'ambiente di lavoro che con la comunità. Tutto il materiale sarà portato attraverso nastri a Cornigliano; a mare si prevede un impianto che gestisce il materiale in sicurezza, confinato in ambiente chiuso, e attraverso una bettolina chiusa è portato a Voltri, sempre in ambiente confinato. Il materiale delle rocce non amiantifere andrà, ad esempio, nelle cave dimesse della Val Varenna, passando per le gallerie stesse.

Commissione - Su questa materia, amianto e smaltimento dei materiali di scavo, ci sarà un incontro specifico di approfondimento il 21 marzo. Abbiamo invitato un esperto in materia di amianto per valutare se le procedure pensate da Autostrade sono adeguate.

11. Ho sentito cose relative all'impatto dei tracciati 4 e 5 sull'Ansaldo energia. Vorrei sapere dove Società Autostrade ha preso le informazioni che sono inesatte?

Spea - C'è un'inesattezza nella carta: una struttura indicata come Ansaldo che non lo è. Noi abbiamo sviluppato il progetto in proprio. Ci sono stati incontri con Ansaldo...

Ansaldo - Sono la responsabile della comunicazione e non è mai venuto nessuno.

Spea - Ci informeremo.

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

Non ritengono forse Comune di Genova e Società Autostrade che sia doveroso confrontarsi in maniera diretta coi cittadini, invece di mandare altri al loro posto?

Commissione - La nomina di una commissione "terza", super partes, dovrebbe garantire trasparenza e partecipazione per tutti i cittadini al dibattito, poiché la commissione non è in alcun modo implicata direttamente nella scelta, non ha una posizione da sostenere o da difendere, ma ha interesse che emergano tutte le questioni rilevanti a partire dalle quali fare chiarezza e arrivare a una possibile e auspicabile soluzione condivisa.

Comune e Autostrade sono comunque presenti nel dibattito e rispondono in prima persona alle domande dei cittadini.

Al di là di quanto già emerso nei dibattiti pubblici precedenti - cioè l'impatto sociale e l'efficacia della Gronda (30% 40% del traffico), è da affrontare il discorso strade di cantiere.

Già oggi la Val Chiaravagna è percorsa giornalmente da 200/300 camion di pietrisco al giorno che creano gravi disagi. Con la realizzazione dell'infrastruttura si avrebbe un peggioramento. Desideriamo avere risposte e conoscere soluzioni di tutti i tipi per limitare al minimo gli impatti negativi delle strade di cantiere.

Commissione - ASPI ha redatto, per tutte le soluzioni, planimetrie delle strade di cantiere per la realizzazione della Gronda che saranno rese disponibili a breve sul sito web del dibattito pubblico.

E' comunque interesse di ASPI limitare al minimo le interferenze con la viabilità ordinaria che farebbero aumentare i tempi di cantierizzazione dell'opera. Il progetto della cantierizzazione prevede quindi soluzioni alternative al tradizionale trasporto dello smarino con autocarro, inserendo la possibilità di

movimentare il fresato delle TBM tramite nastri o tubazioni. Per ridurre ulteriormente l'impatto degli autocarri è inoltre previsto che i percorsi principali della cantierizzazione utilizzino l'autostrada esistente come vettore preferenziale. Un altro aspetto principale della cantierizzazione ricade nella possibilità di recapitare il materiale a mare, tramite il riempimento del Canale di Calma e del VTE di Voltri.

Nello specifico della Val Chiaravagna, il progetto non prevede nè cantieri nè viabilità di cantiere.

Come mai non si parla dell'impatto dell'opera sulle attività industriali, con particolare riferimento all'Ansaldo?

Commissione - ASPI si è detta disponibile a verificare con sopralluoghi gli impatti sulle attività produttive che le diverse soluzioni di tracciato comportano.

Nello studio predisposto da ASPI sono comunque quantificate le attività entro i 25 metri dall'opera che dovranno subire il trasferimento o comunque potranno essere interessate dai cantieri.

E' interesse di ASPI garantire la continuità alle produzioni o studiare soluzioni per limitare al minimo gli impatti anche della cantierizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda ANSALDO, Aspi è disponibile a un ulteriore sopralluogo per capire insieme all'industria le implicazioni che le ipotesi basse di tracciato possono avere sull'attività.

Viste le notizie apparse oggi sulla stampa cittadina, quante e quali abitazioni sono interessate per ognuno dei 5 percorsi?

Commissione - Nel Dossier di presentazione del progetto di ASPI, ma anche nel video di presentazione, sono quantificate le abitazioni, gli abitanti e le aziende che ricadono entro i 25 metri dai tracciati di progetto. Anche i fabbricati nella fascia tra i 25 e i 60 metri sono stati quantificati.

Inoltre si è ritenuto necessario pubblicare i numeri civici delle abitazioni POTENZIALMENTE interessate dai tracciati di progetto. L'elenco è stato pubblicato dalla stampa e scaricabile anche dal sito web del dibattito pubblico. Il Comune si impegna a elaborare, a breve, un documento di indirizzo che dia modo di informare i cittadini delle procedure possibili da mettere in atto per indennizzare e accompagnare gli eventuali riallocamenti necessari.

Il progetto preliminare dell'opera sarà comunque accompagnato da un progetto di riallocazione degli abitanti costruito insieme agli stessi cittadini.

Non si può declassare la vecchia autostrada a livello di tangenziale?

Commissione - Il progetto prevede che il vecchio tracciato dell'A10 venga alleggerito del traffico di attraversamento e di quota parte di quello di scambio ad opera della nuova infrastruttura di gronda, andando a costituire un sistema abbinato e complementare, nel senso che nessuna delle due vie potrà prescindere dal mantenimento in esercizio dell'altra: il tracciato storico verrà quindi "alleggerito e rifunzionalizzato" piuttosto che "declassato" nel senso stretto del termine. La presenza di un sistema autostradale abbinato amplierà la flessibilità gestionale sul corridoio di Ponente, così da renderlo maggiormente rispondente alle possibili esigenze future dell'utenza nel rispetto del territorio.

Si è accennato al ferro, proseguono le scelte di trasporto alternativo?

Commissione - I programmi di riorganizzazione del nodo ferroviario, di potenziamento del trasporto merci su ferro e di metropolitanizzazione della ferrovia sono in progetto e saranno realizzati secondo i cronoprogrammi di RFI, concordati col Comune. Inoltre il Piano urbano della mobilità del Comune di Genova propone interventi finalizzati a migliorare l'offerta del trasporto pubblico con nuove corsie protette, nuovi parcheggi di interscambio con gli svincoli autostradali e serviti da trasporto pubblico, l'introduzione di zone a traffico limitato. L'insieme di questi interventi, oltre al cosiddetto "buco", concorrerà a migliorare la mobilità nel nodo genovese, spostando utenti dalla gomma al ferro, in percentuali che ASPI e Comune valutano comunque insufficienti a rendere praticabile la cosiddetta "opzione zero".

Perché non avete preso in considerazione l'ipotesi di fare la gronda tutta sotterranea?

Commissione - L'ipotesi è stata studiata da Autostrade, ma si sono rilevati problemi tecnici e con possibili conseguenze sull'approvvigionamento idrico del comune che hanno fatto ritenere questa soluzione non perseguibile.

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.

E' quindi evidente che 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.

Il tracciato 2 (medio-alto) risulta, a mio avviso, la soluzione migliore. Tuttavia non è presa in considerazione la costruzione della bretella per l'aeroporto. Quali le motivazioni della scelta?

Quale l'impatto della sua realizzazione?

Tracciato due più bretella potrebbe essere la soluzione ottima.

Commissione - L'inserimento della bretella per l'aeroporto sulla soluzione 2 è tecnicamente possibile, anche se estremamente costoso ed impattante rispetto all'efficacia trasportistica conseguibile; tale squilibrio risulta ancora più evidente di quanto non accada già nel caso della soluzione 1, per effetto della minore distanza dall'A10 che caratterizza la soluzione 2. Tali motivazioni sono del resto anche alla base della presentazione, da parte del Comune, di una soluzione alternativa (sol. 2) rispetto alla prima presentata (sol. 1).

Quante sono le abitazioni comprese nella fascia di rispetto dei 25 metri e nella fascia tra i 25 e i 60 metri nelle alternative di tracciato? Perché il tracciato non è stato previsto più a nord per interferire il meno possibile con abitazioni e attività?

Commissione - Nel Dossier di ASPI, consultabile sul sito web del dibattito pubblico, e nella presentazione pubblica dei tracciati, può avere una risposta puntuale alla sua domanda.

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).

Dai dati di traffico forniti da ASPI, 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.

La soluzione 5 richiede una perforazione della collina di Coronata che può dare problemi alle abitazioni e al santuario posti sulla collina così come già accaduto con la realizzazione della prima galleria.

Commissione - Le tecniche di scavo odierne sono molto più sofisticate di quelle utilizzate per la realizzazione del tracciato dell'autostrada A10. Quindi non si dovrebbero presentare i problemi di compromissione dell'integrità degli edifici posti sulla collina di Coronata.

Chiedo un bilancio ambientale sul Ponente e sulla Valpolcevera

Commissione - La sua richiesta non precisa se il bilancio ambientale che lei chiede riguarda la Gronda o in generale la situazione del Ponente e Valpolcevera.

Tra le cinque alternative proposte quale è la meno costa?

Commissione - Secondo le stime di ASPI, la soluzione che presenta minori costi è la soluzione 4 che differisce di poco dai costi della soluzione 5.

Nelle diapositive del filmato riguardo al traffico del 2025 c'è una cosa che mi ha colpito e che mi ha fatto riflettere.

Non è che avete in programma un'altra gronda per risolvere il traffico cittadino e non periferico perché oltre la gronda, al nodo autostradale che sono evidenziate in rosso c'è anche il traffico del centro città che nelle prime diapositive non è evidenziato e mi chiedo allora cosa farete? A che cosa serve questo scempio di soldi e di sacrifici "per il benessere della città" che la popolazione dovrà subire per molti anni senza concludere nulla?

Commissione - Gli scenari di traffico proposti nello studio trasportistico di ASPI e proiettati negli incontri pubblici, ipotizzano dinamiche di crescita della mobilità veicolare che tendono ad attenuarsi progressivamente per gli anni futuri ma che sono basate sui trend di crescita degli ultimi dieci anni. Si è inoltre fatto riferimento alle previsioni di crescita del traffico portuale contenute nel Piano Regolatore Portuale. Su richiesta della Commissione, che ha ritenuto elevati i trend di crescita del traffico

considerati nello studio trasportistico, ASPI ha considerato tassi medi annui ridotti, che evidenziano comunque criticità di funzionamento della rete attuale e comportano la necessità di potenziamento di questa.

Le ipotesi di riorganizzazione del trasporto ferroviario ed il conseguente trasferimento di quote di mobilità dalla gomma al ferro consentiranno pertanto 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, comunque presi in considerazione a livello programmatico nello studio di traffico.

Intorno a questi temi ci confronteremo nel seminario tematico del 7 marzo.

Se la gronda di Levante sarà molto alta come farà a raccordarsi con una eventuale gronda di ponente molto bassa?

Commissione - Le soluzioni basse risultano sicuramente meno compatibili con l'ipotesi di eventuale realizzazione della Gronda di Levante.

In tutto il mondo le autostrade si cerca di costruire fuori dalla città facendo ampie tangenziali. Perché a Genova questo non è stato fatto?

Commissione - Le alternative di tracciato del progetto della Gronda hanno diverse giaciture che via via si allontanano dal tessuto urbanizzato denso.

La diversa giacitura del tracciato discende anche dalla domanda di mobilità che il tracciato deve catturare. Se il traffico è prevalentemente urbano e di scambio con Genova, più che di attraversamento, allontanare il tracciato da Genova potrebbe rendere inefficace l'opera nello sgravare dalla congestione veicolare la città.

Genova, avendo già dovuto subire la costruzione dell'autostrada attuale, in mezzo e sopra le case, non deve avere anche una gronda costruita con lo stesso sistema!

Commissione: questa è una dichiarazione che riportiamo.

Si sta parlando tanto del "bruco", una specie di tradotta ferroviaria che porterebbe le merci direttamente dalle banchine portuali ad oltre l'Appennino.

Non è meglio fare questi "bruchi" - uno a Voltri e uno a Sampierdarena - e valutare poi la necessità della gronda?

Commissione: Ci sembra che il cosiddetto progetto "bruco" sia uno - quello di Voltri e che abbia un livello di definizione ancora molto lontano dal progetto preliminare. Si tratta cioè di uno studio di prefattibilità, ancora allo studio.

Degli effetti che la realizzazione delle opere di potenziamento del sistema ferroviario avranno sulla ripartizione modale, trasferendo quote dalla gomma al ferro, si tratterà nei seminari del 7 marzo dedicato agli scenari di traffico.

Da un rapido esame sul sito di Urbanlab, lo studio trasportistico che dovrebbe giustificare l'opera, sembrerebbe proiettare al futuro la situazione attuale di domanda origine/destinazione con "modal split" del traffico di persone simile ad oggi (in assenza di politiche volte a spostare il traffico da mezzi privati a mezzi pubblici).

Quanto ai traffici merci, sembrerebbe nel medio-lungo termine riprodursi lo "split modale" attuale 80% camion - 20% treno quando invece lo sviluppo portuale a dimensione europea (e non solo multi-regione come è oggi) dovrebbe privilegiare i trasporti su ferrovia (direzioni nord-sud e non est-ovest). In questa prospettiva è prioritaria la realizzazione del nuovo nodo ferroviario di Genova.

Commissione: Prendiamo atto delle osservazioni che sono un contributo di interesse in vista dell'incontro tematico organizzato per il 7 marzo sugli scenari di traffico.

In quell'occasione proporremo una riflessione sulle politiche e i progetti per la mobilità del nodo genovese e su come queste politiche e questi progetti potranno incidere sulla ripartizione modale.

Quali sono le pendenze delle diverse tratte del progetto? Qual è l'inquinamento da gas di scarico lungo i percorsi? Come si diffondono gli inquinanti a causa dei venti? Ci saranno camini o sfoghi per il ricambio dell'aria? Ventilazioni? Quanti sono i metri cubi di smarino totale delle varie soluzioni? Nei casi che lo prevedono, quanti camion/giorno di smarino sono previsti e su quali vie?

I dati relativi al porto pubblicati sul sito sono al massimo del 2003. L'anno scorso, invece, la quantità di trasporti è discesa: perché questo non è stato detto? Quali sono le normative di riferimento per le vie di fuga e la sicurezza per gallerie così lunghe? L'uso delle trivelle di cui si è parlato stasera, è cosa certa? Se il Morandi è così in crisi, perché vengono presentate ipotesi che lo mantengono? Chi paga la costruzione se è in galleria? A che cosa serve e come il cantiere del campo da calcio di Borzoli? E' certo che si passerà sotto al Chiaravagna? Perché le mappe non riportano le criticità del territorio (passaggio gasdotti, oleodotti, ossigeno e le zone con emergenze da proteggere come il sic del Monte Gazzo)?

Commissione: Il tracciato della Gronda prevede pendenze massime del 4%, in linea con le indicazioni di norma.

Ai fini del confronto tra le alternative è stato considerato anche un indicatore che quantifica le emissioni presunte di CO2 (rappresentativo dei diversi inquinanti atmosferici) per ciascun tracciato.

Le gallerie più lunghe prevedono un sistema di ventilazione semi-trasversale e camini in prossimità degli imbocchi per disperdere efficacemente e diluire i fumi in atmosfera.

I volumi di scavo prodotti nelle varie soluzioni sono stati pubblicati nel materiale informativo messo a disposizione da Autostrade. ASPI ha inoltre redatto per tutte le soluzioni planimetrie delle strade di cantiere per la realizzazione della Gronda che saranno rese disponibili a breve sul sito web del dibattito pubblico.

Autostrade conferma la previsione di impiegare frese per scavo meccanizzato per la realizzazione delle principali gallerie della Gronda.

La normativa di riferimento per la sicurezza in galleria è il D. Lgs. 264/06 in attuazione della direttiva EU 2004/54/CE, alla quale i progetti sono obbligati ad ottemperare.

Il progetto in tutte le soluzioni prevede il passaggio in sotterraneo sotto al torrente Chiaravagna.

Il viadotto Moranti richiede costanti lavori di manutenzione ma non è in condizioni critiche da un punto di vista strutturale.

I dati relativi al traffico portuale verranno aggiornati negli studi a supporto dello SIA e delle successive fasi progettuali.

Il livello di approfondimento e di dettaglio degli elaborati prodotti è compatibile con l'attuale stato della progettazione. Tali elementi sono stati comunque presi in considerazione nello sviluppo dei progetti delle varie alternative.

Riprenderei la questione degli indennizzi perché le risposte date da autostrade, finora, non sono state esaurienti e, da parte del Comune, inesistenti. Innanzitutto, credo che occorra distinguere tra disagio e danno: disagio è da riferirsi a coloro che si troveranno a convivere fianco a fianco con l'autostrada (e quindi rumore, smog, svalutazione della casa etc.). A loro credo debba spettare un riconoscimento pari al valore dell'immobile. Coloro che dovranno subire la demolizione della casa, deve essere riconosciuto un danno (in aggiunta al disagio per il trasferimento): danno materiale, morale, biologico quantificabile con il doppio del valore dell'immobile.

Commissione: Prendiamo atto della sua proposta che sarà considerata e potrà essere oggetto di confronto nell'incontro tematico previsto il 4 aprile che affronterà il tema "Impatto della Gronda sull'ambiente, sulle abitazioni e sulle aree industriali". Come ha potuto ascoltare nell'incontro di Cornigliano, il Comune si è detto disponibile ad attivare uno "sportello" che segua la questione della riallocazione degli abitanti interessati dai tracciati della gronda e che definisca le misure da prevedere per indennizzare e compensare equamente gli stessi abitanti e le attività da riallocare.

I cittadini eventualmente coinvolti dalle opere avranno la possibilità di scegliere la ricollocazione?

Commissione: Le modalità da prevedere per la riallocazione degli abitanti sono ancora allo studio e saranno definite dal Comune anche grazie agli incontri con gli abitanti. Tali misure saranno approfondite nella fase di stesura del progetto preliminare della gronda. Il Comune si è impegnato a elaborare, a breve, un documento di indirizzo che dia modo di informare i cittadini delle procedure possibili da mettere in atto per indennizzare e accompagnare gli eventuali riallocamenti necessari.

Si è parlato di scelta di qualità ma l'incremento del traffico non si può definire "di qualità". Non viene fuori un servilismo senza un effettivo ritorno per gli abitanti?

Commissione: Siamo d'accordo nel sostenere che la congestione da traffico non si risolve solo costruendo nuove strade, ma con politiche integrate di potenziamento del trasporto su ferro e del trasporto pubblico,

oltre che con politiche di sviluppo urbano capaci di non generare nuovo traffico veicolare, ma di valorizzare l'accessibilità già disponibile.

Non si può però non prendere atto che ad oggi la maggior parte degli spostamenti sia di privati che di merci avviene su strada. Secondo gli indirizzi strategici della pianificazione urbanistica del Comune di Genova la rete autostradale genovese è per caratteristiche geometriche e per capacità inadeguata a sostenere la domanda di trasporto. Un potenziamento della rete sarebbe pertanto ritenuto necessario anche per rispondere alle esigenze attuali, indipendentemente dalla crescita del traffico futuro. La Gronda permetterebbe di spostare quote significative di traffico, soprattutto pesante, dall'A10, permettendo di rendere quest'ultima maggiormente rispondente alle possibili esigenze future dell'utenza nel rispetto del territorio.

Dalle planimetrie e dalle diapositive risulta che i materiali di scavo della gronda verranno in larga misura riversati nel canale tra l'aeroporto e la diga foranea. Vorrei sapere qual è lo scopo del riempimento e a cosa è destinata l'area ricavata. Il riempimento sarà totale?

Commissione: Il riempimento sarà parziale e permetterà di mantenere il canale navigabile. La scelta di destinare il fresato potenzialmente amiantifero al canale di calma è legata alla necessità di individuare un deposito a mare in un'area confinata dove il materiale possa essere conferito senza rischio di dispersione delle fibre amiantifere.