

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Teatro Albatros - Rivarolo - 20 febbraio 2009

Interventi introduttivi

Paolo Pissarello - Vice Sindaco - Ho il compito di introdurre il dibattito pubblico sulla Gronda di Ponente promosso dal Comune di Genova. Il progetto della Gronda di ponente si colloca all'interno di un quadro di interventi per la mobilità articolato e complesso, che la Giunta comunale sostiene da tempo e che riguarda prima di tutto il potenziamento del sistema ferroviario che è il punto cardine delle politiche per la mobilità sia delle merci che delle persone alla scala territoriale e urbana. Per migliorare l'efficienza della rete stradale urbana abbiamo lavorato anche per sbloccare altri cantieri all'interno della città. E' in questo quadro generale di miglioramento delle condizioni di mobilità che abbiamo inserito il progetto della Gronda di ponente. Il dibattito pubblico ha, dunque, la finalità di portare l'attenzione sulla scelta del tracciato ottimale per la Gronda. La prima preoccupazione dell'amministrazione è di coordinare gli interventi di mobilità sul territorio e di rendere il meno impattante possibile la realizzazione del nuovo tracciato della Gronda. Tra i temi di rilevante impatto sociale che sono emersi nei precedenti incontri, figura la questione della riallocazione degli abitanti e delle attività potenzialmente interessati dal tracciato della nuova infrastruttura e delle attività produttive che subiranno disagi. Il Comune sarà garante nei confronti delle persone e delle attività produttive potenzialmente interessati dalla nuova opera. Ci siamo impegnati a redigere un documento che verrà dato alla commissione, in cui intendiamo esplorare tutte le possibilità che sono disponibili per indennizzare in modo congruo abitanti e attività e per accompagnare i processi di riallocazione che dovranno discendere da un confronto con gli interessati. Faremo quindi ricorso sia alle possibilità offerte dalla Legge Obiettivo che destina il 5% del valore dell'opera infrastrutturale per realizzare misure di compensazione e di mitigazione, sia alle opportunità offerte dalla legge regionale sui Priss che incrementa le indennità espropriative sino a 40.000 euro, sia a esperienze già attivate dal Comune nel territorio di Genova che hanno dato risultati positivi (Bolzaneto). Il Comune si farà garante delle procedure utili ad accompagnare questo delicato processo.

Luigi Bobbio - Presidente della Commissione - L'incontro di questa sera ha la finalità di diffondere le informazioni sul progetto e sui tracciati e di raccogliere domande e osservazioni dai cittadini. A questa fase informativa seguiranno incontri tematici, a partire dal 7 marzo, che affronteranno temi rilevanti che il progetto della Gronda pone all'attenzione. L'impegno della commissione, in questi incontri informativi, è che tutti possano prendere la parola e che le informazioni sul tracciato siano quanto più trasparenti e complete. Un esito preliminare dei primi incontri già svolti a Genova Centro, Voltri, Cornigliano ha portato a migliorare le informazioni relativamente a due temi di rilevante importanza quali: le strade di cantiere la cui carta aggiornata sarà pubblicata a breve sul sito web del Dibattito pubblico e la pubblicazione dell'elenco delle abitazioni e delle attività potenzialmente interessate ai tracciati.

Dopo la proiezione del video di Autostrade per l'Italia che presenta le diverse alternative di tracciato in attraversamento della Valpolcevera, segue l'intervento del **Presidente del Municipio Gianni Crivello**.

Gianni Crivello - Presidente del Municipio Valpolcevera- In una realtà con un tessuto associativo molto ricco che interagisce con il Municipio, ritengo importante dare la parola anche ai Comitati.

Poiché vogliamo collaborare con i nostri cittadini intendiamo dare la totale disponibilità del Municipio a supportare i cittadini con la nostra collaborazione e con la disponibilità anche logistica per gli incontri.

Vogliamo approfondire e valutare la documentazione che ci è stata data solo di recente prima di esprimere valutazioni sui tracciati. Per noi una gronda accettabile doveva essere tale da bypassare la città, si doveva collocare cioè fuori dal tessuto urbano. La Gronda dovrà essere ripensata all'interno di un progetto serio che rilanci il trasporto su rotaia e la mobilità come priorità sociale. Il trasporto è sostenibile se la qualità della vita viene garantita.

La posizione del nostro Municipio è molto decisa: se ci accorgeremo che le scelte non sono trasparenti e ogni cittadino non è garantito non avremo nessuna difficoltà a scendere in piazza davanti e in testa ai cittadini. Se il nodo genovese è davvero una priorità, una grande comunità se ne gioverà e ci sarà una

parte che porta degli svantaggi: noi vogliamo essere garanti di questi cittadini. Nessuno ci deve rimettere, anzi i cittadini ci devono guadagnare anche se l'opera costerà di più. Sappiate che noi possiamo contare su di una esperienza unica in Valpolcevera: l'esperienza di Via Colano a Genova Bolzaneto. Quella esperienza si può riproporre, è stata una esperienza positiva ed è questo il percorso che noi chiediamo di valutare.

1. Dalla documentazione disponibile e dal video proiettato da Autostrade si vede il passaggio del Polcevera da parte della Gronda con fotomontaggi. Cosa succede tra la A7 e la A10 nella zona di Begato, Val Torbella?

SPEA - I fotomontaggi sono stati realizzati solo per i viadotti; sul lato levante la maggior parte dei percorsi della Gronda passa in galleria, il nodo della Val Torbella è prevalentemente in galleria.

2. E' semplice venire qua e dire no a tutto, ma bisogna essere sensibili ai bisogni della città. Io abito a Certosa e vorrei sapere cosa succede agli abitanti di questa zona e se la Gronda passerà sopra alle loro case.

Spea - Il materiale presentato ha lo scopo di confrontare 5 alternative che sono un numero elevato perché era intenzione di non lasciare nulla di intentato e valutare la fattibilità di tutti i corridoi dai monti al mare. Al fine del confronto sono stati evidenziati vari criteri e uno di questi è l'impatto sociale ovvero l'impatto sulle abitazioni e sulle attività. E' stata individuata una fascia di rispetto adiacente alle opere (25 m) di potenziale esproprio e una seconda fascia (dai 25 ai 60 m) di interferenza meno diretta con l'opera. Nella prima fascia, dovremo considerare che i singoli edifici che non risulteranno incompatibili, potranno eventualmente rimanere. Ovviamente le case nella fascia dei 25 m che dovranno essere espropriate, saranno indennizzate con il valore di mercato ed è previsto, da una legge regionale recente, un indennizzo aggiuntivo non solo per i proprietari ma anche per i locatari. Ci saranno indennizzi anche per coloro i quali vivono nella fascia compresa tra i 25 e i 60 metri.

Comune - Un chiarimento: una cosa è il Comune e un'altra è Società Autostrade. Il Comune è dalla parte dei cittadini. Prima di tutto diciamo che la condizione prioritaria per il Comune è che noi affronteremo l'istruttoria del progetto solo se ci viene garantito da Società Autostrade che, fin dall'inizio, sarà garantito l'ascolto dei cittadini, anche singolarmente, per capire se i cittadini intendono trasferirsi da soli o vogliono che gli venga ricostruita la casa. Ci occuperemo anche di tutti gli accessi ai finanziamenti disponibili.

3. Vorrei sapere il livello progettuale delle 5 soluzioni, progetti preliminare o definitivo...

Spea - Il livello di progettazione delle cinque alternative di tracciato è quello dello studio di fattibilità. Siamo tornati indietro rispetto alla progettazione preliminare, perché gli Enti locali ci hanno chiesto di studiare tracciati alternativi. La procedura di VIA è obbligatoria, indipendentemente dal fatto che l'opera sia gestita con legge Obiettivo o meno, e sarà fatta con la soluzione prescelta e in questa procedura sono previste altri processi di partecipazione e confronto.

4. Quali garanzie si danno sulla riallocazione degli abitanti e delle attività non espropriate ma potenzialmente interessate dal tracciato (fascia 25-60 metri)? Tali garanzie saranno date subito? Quali garanzie? Inoltre, a fronte dei disagi, ci saranno delle contropartite e delle compensazioni per la riqualificazione del territorio?

SPEA - Spea è disponibile a seguire il processo delineato dal Comune. Per quanto riguarda la gestione degli edifici posti nella fascia ad interferenza indiretta (25-60 metri) si prevedono opere di mitigazione che dovranno essere previste dal progetto. Inoltre nella legge Obiettivo è prevista una quota per un importo sino al 5% del costo complessivo della gronda per opere di compensazione decise dal CIPE in accordo con gli Enti locali.

Comune - Il 5% del valore dell'opera andrà ad interventi di riqualificazione, individuati dall'Amministrazione, sentiti i Municipi, i Comitati e gli abitanti, come prevede la Legge Obiettivo. La legge regionale 39 prevede 40.000 euro aggiuntivi rispetto alle indennità espropriative per gli abitanti - siano essi proprietari o locatari - degli immobili oggetto di esproprio.

5. Ho sentito dire molte volte che il dibattito pubblico è nato male perché non prevede l'opzione zero. Nel processo francese si discute anche sull'opzione zero, ma la decisione spetta sempre alla politica. In realtà, quello che abbiamo fatto in questi giorni è far emergere "l'opzione zero" e la

politica ne terrà conto. Il nostro essere dubbiosi nei confronti della necessità di avere la Gronda non è egoismo, ma ci richiamiamo al concetto di buonsenso che, oggi, i nostri amministratori sembrano non avere. Prima facciamo tutti gli interventi prioritari (nodo di San Benigno, ferrovia, strada a mare, etc.) e poi ripensiamo alla gronda. Ricordiamo che se oggi non la costruiamo, avremo sempre la possibilità di costruirla in futuro, se la costruiamo, non potremo più tornare indietro.

6. Ho ascoltato tutti i dibattiti. Esiste sempre lo stesso problema, Autostrade cerca di fare il suo lavoro, dal Comune solo parole, ad oggi non c'è nessun progetto. 40.000 Euro e il valore della casa è un po' poco: ci sono danni biologici e morali da considerare, e non solo ambientali. Per me l'accusa è da rivolgere al il Comune che dice di pensare al cittadino... ma bisogna pensarci prima e non dopo...

7. Da quando è uscito il progetto della Gronda le nostre case hanno perso almeno il 20% del valore di mercato. Chi ripaga questa perdita di valore anche prima della realizzazione dell'opera? Inoltre chi compenserà il danno per gli immobili presenti nella fascia superiore ai 25 metri? Chi abiterà in prossimità degli accessi di servizio e delle prese d'aria delle gallerie dell'autostrada avrà una servitù non da poco: vogliamo parlare anche di questi danni?

Commissione - Per quanto riguarda le prime domande, che riguardano la perdita di valore immobiliare, si è già detto che esiste un 5% del valore dell'opera per le compensazioni: si tratterà di discutere come utilizzarli.

Autostrade - Per quanto riguarda le gallerie, i fumi saranno canalizzati e portati all'esterno attraverso camini che porteranno in alto le emissioni. Siamo ancora in una fase preliminare, ma saranno certamente posizionati in aree con limitato impatto sull'ambiente e il territorio.

8. Siete consapevoli che state parlando in quartieri da anni "a servizio della città"?...dovete avere rispetto per le persone che hanno già sofferto moltissimo!... Non si prendono mai in considerazione altre zone della città per realizzare progetti così impattanti. Molti di noi hanno la sensazione che le cose siano già decise... Non ci sentiamo abbastanza rispettati come cittadini.

9. Sono un abitante di via Porro. Ricordo quando è stato costruito il ponte, i molti disagi: dormire con le cuffie sulla testa, stendere i panni e trovarli neri... Voglio fare una domanda sull'efficacia ed efficienza delle soluzioni proposte. Chiedo alla commissione di farsi portavoce per la redazione di un piano di azione ambientale, così come previsto da "Agenda 21".

Commissione - Grazie per il suggerimento. La informo che l'ultimo incontro tematico previsto nel calendario del Dibattito pubblico sarà dedicato a questi temi per capire come procedere in questa direzione.

10. Quale ruolo hanno le istituzioni per la tutela della salute dei cittadini e la salvaguardia del territorio? Sarà sufficiente il 5% del costo dell'opera per compensare il deprezzamento generale degli alloggi? Quali ricadute sulla salute dei cittadini avrà questa nuova opera?

COMUNE - Il Comune ha voluto coinvolgere i cittadini, per capire, per discutere, per fare chiarezza. Il Comune sta cercando di creare intorno a questo progetto un percorso condiviso e trasparente, per dare la massima garanzia ai cittadini e poter prendere la decisione migliore.

SPEA - Un progetto di tale ampiezza è soggetto a giudizi di un soggetto terzo: la Commissione di impatto ambientale di livello nazionale. In quella sede sono considerati tutti gli impatti: ambientale, sanitario, idrogeologico. La sensibilità ambientale accresciuta hanno determinato nuovi obblighi: obblighi di particolari protocolli verso le imprese, la creazione di osservatori ambientali per il controllo dell'attuazione delle misure di mitigazione e compensazione dell'opera. Inoltre sono una decina di anni che SPEA attua attività di monitoraggio ambientale prima, durante e dopo la realizzazione delle opere, per vedere se l'intervento è sostenibile o se servono ulteriori interventi.

11. Mi rivolgo al signor Crivello, presidente del nostro Municipio che noi avremmo voluto dalla nostra parte. Ci saranno le leggi Obiettivo, ma c'è anche una legge regionale che obbliga alla riqualificazione urbana, ma in Valpolcevera non si è mai visto nulla. Sono previsti 7 anni per la realizzazione della nuova opera, ma cosa succederà quando finiranno i soldi? Ci sono voluti 20 anni per fare la metropolitana ed è la metropolitana più piccola del mondo. I cittadini non ci credono più.

12. Nel tracciato 2 non sono stati conteggiati 300 abitanti interessati dall'opera. Volevo sapere chi verrà da mia figlia a spiegarle che per 8 anni dovrà subire cantieri, tumori, inquinamento ecc. Chi le risponderà? Vorrei sapere dal Comune cosa vi abbiamo fatto per aver dovuto subire cantieri, inceneritore e in cambio non aver ricevuto nulla di qualificante, neppure i fondi di Urban.

Commissione - E' stata fatta una dichiarazione, non una domanda.

13. Perché tutti i tracciati sono all'interno del comune di Genova? Per evitare la gara europea? Per intercettare il traffico cittadino e i relativi pedaggi? Sarà previsto un accordo preventivo per coloro che saranno obbligati a lasciare le loro case? Saranno previste sedi di ricollocazione adeguate?

Commissione - La Commissione ha chiesto al Comune di esplicitare in un documento l'impegno dell'Amministrazione per la tutela e la garanzia dei diritti dei cittadini da ricollocare. Questo documento è in corso di preparazione e tutti lo potrete esaminare.

SPEA - Il presupposto è che siamo qui a proporre un progetto di potenziamento fuori sede della A10 perché c'è una criticità che è evidente a tutti. La scelta di non spostare oltre i confini comunali i tracciati è legata alla necessità di sgravare dal traffico il nodo genovese che è interessato da una rilevante quota di traffico di scambio e locale, piuttosto che di attraversamento. Lo spostamento verso l'alto non è legato ad un problema di confine comunale, ma a una scelta legata alla necessità di intercettare il traffico, anche urbano.

14. Mi sembra disarmante sentirsi dire che occorre un'altra autostrada in città perché non raccoglie il traffico. Per togliere il traffico è molto semplice, si fa una circonvallazione fuori città. Siamo pronti al sacrificio, ma solo se l'opera sarà utile per la città.

Spea - Il tracciato della gronda copre in sotterranea circa l'85% del suo sviluppo. La quota di puro attraversamento è solo del 25%, il resto del traffico ha uno stretto rapporto con la città. Sono i cittadini genovesi che si spostano nella città. Non si possono spostare le opere troppo a nord altrimenti non servirebbero a nulla.

15. Manca totalmente la zona Val Torbella e tutta la zona sotto il Cige e la zona a fianco della A12. Il tratto A12 sopra Via Vezzani e Garbo anziché effettuare un mastodontico sbancamento con un impatto ambientale devastante potrebbe essere realizzato con un breve tratto in galleria che va a congiungersi con la galleria che verrà realizzata in Via alla Fornace del Garbo.

Commissione - Questa è una proposta, non è la prima che riceviamo, anche di piccole modifiche che sono molto importanti. Sono proposte del territorio che verranno certamente esaminate.

Al termine dell'incontro prende la parola il rappresentante del **Comitato Antigronda** illustrandone le posizioni - Noi cittadini di Certosa e Campasso, pesantemente minacciati nei beni primari qualora venisse realizzata la Gronda, d'intesa con gli altri comitati ci dichiariamo contrari all'opera ritenendola un insulto al territorio, particolarmente costoso e impattante. Attualmente non esiste nessun vincolo che possa condizionare le scelte di Autostrade. Il dibattito pubblico non può darci le garanzie necessarie e Autostrade è una Spa che deve rendere conto solo al suo consiglio di amministrazione: potrà optare per il tracciato più conveniente con il benessere delle istituzioni. Consci di questo e dei grossi interessi coinvolti, ci rendiamo conto che nonostante tutti i nostri sforzi si arriverà alla realizzazione della Gronda. Tutto questo avrà un costo anche per la politica a partire dalle elezioni europee e ancor più alle elezioni regionali. Il Comune ha suggerito di fare proposte alternative. Sono proposte avanzate da quasi 3 anni: se gronda deve essere, che sia fuori dal territorio comunale e non si coinvolgano case e attività produttive. Con l'amministrazione comunale concordiamo su una cosa: è il momento di decidere qualcosa. Da quasi 3 anni siamo stati ostaggio della incapacità di decidere. Il mercato immobiliare è paralizzato e nessuno di noi ha coraggio di avviare nemmeno opere di manutenzione. I danni materiali e morali per noi sono già realtà. Abbiamo ascoltato l'assessore comunicare che nella zona dell'ex mercato dei polli saranno costruiti due edifici per mettere "quelli della Gronda". Fin d'ora noi rifiutiamo ogni ipotesi peggiorativa rispetto alla situazione attuale.

Prende infine il rappresentante del **Comitato di Bolzaneto** - La collina sotto cui è prevista la realizzazione delle gallerie è a rischio idrogeologico. Aspettatevi altri comitati, noi siamo usciti adesso perché prima non sapevamo niente. Chi è che paga quest'opera? Ieri società autostrade ha detto che l'opera verrà pagata con l'aumento dei pedaggi Il Comune mette 2 miliardi: perché non li investe per comprare vagoni e non fa treni navetta dal porto di Voltri ad Alessandria per togliere i tir dall'autostrada? Sarebbe un bel sollievo per il traffico.

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

Il progetto Gronda è da bocciare in tutte le cinque soluzioni. Le motivazioni sono le seguenti: abbattimento di 360 case di abitazione civile, fabbriche, ecc. in un momenti di crisi economica e di perdita di lavoro da parte dei cittadini; pesante inquinamento di ossido di carbonio in tutta la vallata. Considerando l'attuale situazione di congestione urbanistica e del traffico tra Genova e la Val Polcevera, la gronda non risolverebbe alcun problema.

Commissione: Questa è una opinione di cui prendiamo atto.

Si è parlato di un tratto comune ai 5 tracciati in val Varenna; si è dimenticato il raccordo comune sotto Begato? Eppure, più che un raccordo, lo definirei, certo non da tecnica, un groviglio devastante. Non chiedo risposte, ma rispetto sincero dei cittadini.

Commissione: Il rispetto sincero dei cittadini e l'attenta considerazione di tutte le posizioni e le proposte sono le linee guida seguite dalla Commissione nell'organizzazione del dibattito pubblico.

Incrementare le ferrovie che offrono maggiore quantitativo di merce trasportata 'ad energia pulita', che non avvelena l'aria che si respira. Abbandonare l'impresa delle gronde sia a levante che a ponente. Mantenere il ponte Morandi curando la sue strutture, che rappresentano un'opera d'arte riconosciuta da tutti gli operatori. Ho avuto occasione di contare i container su un treno in transito sulla Milano-Bologna: erano 40 tra grandi e piccoli.

Commissione: le questioni sollevate da questo intervento saranno certamente affrontate con maggiore dettaglio negli incontri di approfondimento che prenderanno avvio il 7 marzo.

L'ultima parola per la decisione sulla Gronda sarà del Comune o della Società Autostrade?

Commissione: il Dibattito Pubblico tratta le alternative di progetto in termini di prefattibilità; giungerà ad una relazione finale da parte della Commissione, che illustrerà l'andamento del dibattito e presenterà gli argomenti che sono stati sollevati su tutti gli aspetti fondamentali del progetto, indicando quali sono i punti condivisi e i nodi critici su cui sono emerse valutazioni contrastanti. Dopo tale passaggio Autostrade per l'Italia entro 15 giorni comunicherà quali decisioni intende assumere in seguito alle risultanze emerse dal Dibattito Pubblico. In pratica, se Autostrade per l'Italia dichiarerà di voler mantenere il progetto (con eventuali modificazioni), si avvieranno le procedure previste dalla Legge Obiettivo (legge. 443/2001) per le opere infrastrutturali strategiche. Per effetto di tale legge, più che ad Autostrade o Comune, l'ultima parola spetta al Governo nazionale.

Vorremmo una mappa del rischio di ritrovamento di siti archeologici per evitare ritardi esagerati nella realizzazione dei lavori.

Commissione: È questo un aspetto che verrà tenuto in conto nelle successive fasi di progettazione, come previsto dalla Legge n. 109 del 25 giugno 2005 (art. 2 ter), che prevede che l'attività di "Verifica preventiva dell'interesse archeologico", venga svolta nella fase preliminare del progetto, mediante la realizzazione di uno Studio Archeologico finalizzato alla Valutazione del Rischio Archeologico.

Gli abitanti della zona del Garbo, civici 11, 13, 15, qualunque alternativa sia scelta sono destinati al trasferimento. Quali sono i tempi per l'esproprio? Cosa faremo fino ad allora? E, se la Gronda si farà, quali saranno le valutazioni delle nostre abitazioni?

Commissione: 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 le eventuali riallocazioni necessarie alla realizzazione della Gronda.

Una condizione che il Comune ha posto ad Autostrade è infatti che il progetto preliminare dell'opera sia accompagnato da un progetto di riallocazione degli abitanti condiviso, costruito cioè insieme agli stessi cittadini che potrà contemplare sia indennità monetizzabili, sia il trasferimento in nuove abitazioni scelte con gli abitanti.

Per quanto riguarda la determinazione delle indennità di esproprio, la stima dei valori degli immobili da espropriare sarà determinata da tre periti: un perito nominato dal proprietario dell'immobile, un perito di Autostrade e un perito terzo che ha la funzione di garante.

Le indennità espropriative previste per legge ai valori di mercato, saranno incrementate sino a 40.000 euro grazie a quanto previsto da una legge regionale ligure che attribuisce il bonus non solo ai proprietari di immobili, ma anche agli affittuari. A queste indennità si potranno aggiungere le compensazioni previste per legge (legge obiettivo) per le grandi opere infrastrutturali che sono pari a sino al 5% del costo dell'infrastruttura.

Il Comune di Genova ha già sperimentato con successo una procedura condivisa di riallocazione di abitanti interessati alla realizzazione del nuovo Mercato ortofrutticolo di Bolzaneto.

Chiedo al Comune di produrre e mettere a disposizione durante questa fase del dibattito una serie di siti che possano essere considerati idonei alla ricollocazione nell'ipotesi del tracciato n. 5.

Commissione: L'individuazione dei siti verrà fatta con gli abitanti interessati. Una condizione che il Comune ha posto ad Autostrade è infatti che il progetto preliminare dell'opera sia accompagnato da un progetto di riallocazione degli abitanti condiviso, costruito cioè insieme agli stessi cittadini che potrà contemplare sia indennità monetizzabili, sia il trasferimento in nuove abitazioni scelte con gli abitanti.

La Legge obiettivo prevede un 5% del costo totale dell'opera per opere di compensazione. Cosa si intende?

Commissione: Il 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, ad indennizzi aggiuntivi per coloro che saranno trasferiti o subiranno altri danni a causa della realizzazione dell'opera. Il mix di compensazioni sarà deciso in fasi successive con cittadini e rappresentanze sociali.

Premesso che la scelta dei 5 tracciati proposti è stata quella che prevede comunque l'attraversamento di quartieri residenziali e zone produttive del territorio della Valpolcevera o non lontano da questi, si determinerà un impatto ambientale molto pesante le cui conseguenze non potranno più essere eliminate, con inevitabili ripercussioni sulla vivibilità nelle stesse zone (rumori, inquinamento, etc.), vorremmo sapere se nei progetti esecutivi saranno previste e comprese delle contro partite (verde pubblico, piste ciclabili, asili nido, ecc.) per ripagare gli abitanti di quelle zone che subiranno pesantemente l'impatto di tali infrastrutture (tra queste la Valtorbella dove la A7 si innesta con al A12); in caso affermativo, come verranno coinvolti i cittadini nella scelta delle stesse?

La presenza delle attuali infrastrutture autostradali che attraversano il territorio genovese, in particolare quello della Valpolcevera, è una prova inequivocabile e incontestabile di come il territorio abbia risentito pesantemente di questa presenza, in particolare per l'elevato livello di rumore provocato dal traffico autostradale che attraversa tali infrastrutture. Per questo la società Autostrade è chiamata, in osservanza della legge 447, ad eseguire interventi di bonifica con lavori di insonorizzazione per cercare di riportare detti rumori sotto la soglia stabilita dalla legge. Questo comporta una spesa di milioni di euro che comunque ricadono sulla comunità. Considerato che le nuove infrastrutture della Gronda attraversano zone densamente abitate, si determinerà un ulteriore aggravamento di questo problema? I progetti esecutivi tengono conto di queste esigenze?

Commissione: Il 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.

Le piante mostrano come qualsiasi soluzione determini un pesante impatto nella zona della Valtorbella (Begato), dove è previsto l'allacciamento tra al A7 e la A12. Tuttavia, a causa della congestione e la sovrapposizione dei vari tracciati per come sono raffigurati, non si riesce a capire chiaramente quanto questa serie di svincoli ed interconnessioni impatti su quel territorio (quartiere densamente abitato da 10.000 abitanti). Si chiede pertanto di predisporre una pianta in scala adeguata che raffiguri chiaramente il percorso dell'infrastruttura.

Commissione: Con la pubblicazione degli edifici potenzialmente da espropriare, dovrebbe essere più semplice capire il percorso previsto per l'infrastruttura ed i relativi impatti diretti sul territorio. Nel sito web le mappe possono essere ingrandite ed hanno un buon livello di dettaglio. Sono comunque consultabili mappe cartacee a scala maggiore presso l'Ufficio della Commissione per il Dibattito Pubblico (c/o Ufficio Città Partecipata - Comune di Genova - via di Mascherona, 19 - Tel. 010/20976208) Le diverse soluzioni proposte prevedono schemi di diversa complessità nella zona di allacciamento tra A7

ed A12. Quasi tutte le rampe dell'interconnessione si sviluppano in galleria e pertanto non interferiscono con l'abitato sovrastante di Begato.

Nelle ipotesi 4 e 5 il ponte Morandi verrà abbattuto senza demolizione delle case sottostanti. Voglio sapere se oltre agli studi tecnici avete considerato problemi di sicurezza (furti), occupazione abusiva, danni materiali dovuti ai lavori ma anche possibili vandalismi. Se una famiglia si assenta da casa per mesi, cosa rischia di trovare al suo ritorno?

Commissione: Questo tipo di problemi sarà preso in considerazione in fasi successive del percorso, quando sarà stato scelto il tracciato. La sua segnalazione è comunque importante per il Dibattito Pubblico, in quanto va ad integrare il quadro dei problemi da affrontare dal punto di vista dei cittadini.

Nello sciagurato caso che la Gronda fosse realizzata, nel tracciato 3 è previsto un pilone centrale di circa 150 m. Immaginate quale scempio paesaggistico rappresenterebbe? Non si potrebbero costruire più piloni di altezza inferiore?

Commissione: Nell'ipotesi attuale, la tipologia strutturale di ponte strallato è giustificata dalla ampia luce (285m) della campata che scavalca il torrente e lo scalo ferroviario, elementi questi che rendono impossibile l'infittimento degli appoggi a terra. Nelle successive fasi progettuali, nell'ipotesi che si decida di dare seguito alla soluzione 3, potranno essere studiate eventuali variazioni allo schema attualmente proposto volte ad ottimizzare l'inserimento della struttura nel territorio.

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

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.

Chiedo che vengano fatti conoscere al più presto i luoghi dove avverranno gli incontri tematici. Ci avete detto cosa e quando ma manca il dove.

Commissione: Il calendario aggiornato degli incontri tematici è pubblicato sul sito web. E comunque gli appuntamenti sono i seguenti:

La Gronda e gli scenari del traffico e della mobilità

Sabato 7 marzo 2009, ore 9:30-13:00, presso Palazzo Ducale - Sala del Maggior consiglio e Salonetto, P.zza Matteotti

Approfondimento sulle cinque alternative di tracciato

Martedì 17 marzo 2009, ore 17:00- 20:30, presso il teatro Albatros, via Roggerone 8

La gestione dei cantieri e lo smaltimento dei materiali di scavo

Sabato 21 Marzo 2009, ore 9:30-13:00, presso il Centro civico villa Spinola, via Narisano 14

L'impatto della Gronda sull'ambiente, sulle abitazioni e sulle aree industriali

Sabato 4 aprile 2009, ore 9:30-13:00, presso il teatro Albatros, via Roggerone 8

La Gronda e il territorio: verso una progettazione integrata?

Sabato 18 aprile 2009, ore 9:30-13:00, presso il Centro civico Buranello via Buranello 1A, via D'aste 8

7 anni di lavori: che effetti avranno sulla viabilità ordinaria, già così congestionata, della vallata? E le strade di cantiere?

Risposta

Commissione: ASPI ha redatto, per tutte le soluzioni, planimetrie delle strade di cantiere per la realizzazione della Gronda che sono pubblicate sul sito del Dibattito pubblico al seguente indirizzo: <http://urbancenter.comune.genova.it/spip.php?article1303>

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.

Mentre Autostrada Pedemontana Lombarda stanZIA 100 milioni per opere di compensazione e mitigazione ambientale, Autostrade per l'Italia prevede solo due svincoli autostradali (Chiavari e Voltri). Possono gli svincoli autostradali essere considerati opere di mitigazione? Se no, pensate di chiedere la realizzazione di barriere verdi ed altre opere di compensazione ambientale volte a migliorare la qualità dell'aria e del paesaggio?

Commissione: La Legge Obiettivo prevede che il 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.

Per quali motivi non è stata scelta una soluzione che scavalcasse interamente il centro abitato genovese?

Commissione: Più il tracciato della Gronda 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 quota significativa del traffico che congestiona la viabilità della città di 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.

L'ipotesi di fare la gronda tutta sotterranea, inoltre, è stata studiata da Autostrade, ma si sono rilevati problemi tecnici di difficile superamento, in particolare per quanto riguarda gli impatti negativi 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.

I problemi idrogeologici evidenziati dall'attraversamento della Val Polcevera in sotterraneo, non sono presumibilmente risolti nemmeno dai tracciati più alti, che sono collocati all'estremo nord del territorio comunale, ossia dove l'effetto di "sgrondamento" dell'A10 attuale inizia ad affievolirsi sempre di più.

Quali rischi ambientali e sanitari ci saranno nelle operazioni di scavo e dove sarà smaltito il materiale di risulta?

Commissione: Il progetto della cantierizzazione prevede 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.

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

Quali indennizzi sono previsti per le abitazioni che non verranno demolite ma che per la vicinanza ai cantieri subiranno enormi disagi e svalutazione immobiliare? Se non lo avete ancora preso in considerazione, cominciate a farlo.

Commissione: La normativa prevede specifici fondi per le compensazioni pari a circa il 5% dell'importo totale dell'opera. Si tratta di fondi che possono essere utilizzati anche per indennizzi ai residenti non espropriati. Il Comune si è detto comunque 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. Ciò si potrà estendere anche ai cittadini che non vedranno demolite le loro abitazioni.

Vorrei saper i criteri di assegnazione degli alloggi. Dove vengono assegnati? Saranno delle stesse dimensioni degli appartamenti di cui siamo in possesso? Mi chiedo pure come fate ad avere le pretese di decidere voi dove una persona debba andare ad abitare, in quanto gli immobili sono stati acquisiti con notevoli sacrifici, nelle zone in cui vogliamo stare!! Non vi vergognate a pretendere di decidere voi la vita dei cittadini?

Commissione: 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 le eventuali riallocazioni necessarie alla realizzazione della Gronda.

Una condizione che il Comune ha posto ad Autostrade è infatti che il progetto preliminare dell'opera sia accompagnato da un progetto di riallocazione degli abitanti condiviso, costruito cioè insieme agli stessi cittadini che potrà contemplare sia indennità monetizzabili, sia il trasferimento in nuove abitazioni scelte con gli abitanti.

Per quanto riguarda la determinazione delle indennità di esproprio, la stima dei valori degli immobili da espropriare sarà determinata da tre periti: un perito nominato dal proprietario dell'immobile, un perito di Autostrade e un perito terzo che ha la funzione di garante.

Le indennità espropriative previste per legge ai valori di mercato, saranno incrementate sino a 40.000 euro grazie a quanto previsto da una legge regionale ligure che attribuisce il bonus non solo ai proprietari di immobili, ma anche agli affittuari. A queste indennità si potranno aggiungere le compensazioni previste per legge (legge obiettivo) per le grandi opere infrastrutturali che sono pari a sino al 5% del costo dell'infrastruttura.

Il Comune di Genova ha già sperimentato con successo una procedura condivisa di riallocazione di abitanti interessati alla realizzazione del nuovo Mercato ortofrutticolo di Bolzaneto.

Vorrei sapere il percorso dei camion che dovranno portare a Cornigliano il materiale di risulta degli scavi della zone di Belvedere e di Rivarolo dove sono previste le gallerie degli svincoli con A7 e uscita Genova Ovest.

Commissione: ASPI ha redatto, per tutte le soluzioni, planimetrie delle strade di cantiere per la realizzazione della Gronda che sono pubblicate sul sito del Dibattito pubblico al seguente indirizzo: <http://urbancenter.comune.genova.it/spip.php?article1303>

E' comunque interesse di ASPI limitare al minimo le interferenze con la viabilità ordinaria che farebbero aumentare i tempi di cantierizzazione dell'opera.

Avete considerato lo stravolgimento sociale?

Commissione: Pensiamo che il Dibattito Pubblico sia lo strumento più adeguato a fare emergere le preoccupazioni dei cittadini per quanto concerne gli effetti del progetto in termini di impatti socio-ambientali. I sopralluoghi e gli incontri hanno finora fatto emergere una notevole quantità di questioni sia riferite ai futuri scenari di mobilità sia riferite alle varie forme di disagio che la realizzazione dell'opera potrà comportare. Il Dibattito Pubblico tuttavia è anche il luogo in cui le preoccupazioni possono trovare una prima risposta e un primo trattamento. Negli incontri effettuati ha iniziato così a diffondersi l'idea di un accompagnamento sociale da prodursi nelle aree che saranno trasformate con la nuova infrastruttura viaria. Approfondiremo questo argomento nei prossimi incontri.

La Confesercenti nelle sue dichiarazioni ha richiesto una riduzione delle tasse per i commercianti che si trovano nelle zone coinvolte dalla Gronda. Possiamo chiedere una riduzione della TIA per le abitazioni entri i 60 metri?

Commissione: La Legge Obiettivo prevede che il 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, nel quale potrebbero essere previsti anche sgravi fiscali, sarà deciso in fasi successive con cittadini e rappresentanze sociali.

Il pluriviadotto su via al Garbo, visto che sottende una curva ad ampio rischio fino al viadotto del cimitero Cabona, potrebbe in modo pressoché rettilineo transitare sotto la collina del Garbo evitando notevoli demolizioni, spostando verso est l'autostrada in un tratto possibile quasi interamente sotto la collina.

Commissione: Eventuali indicazioni per migliorare i tracciati sono auspiccate dal Dibattito Pubblico. La invitiamo pertanto a farci pervenire una semplice illustrazione della sua proposta che pubblicheremo sul sito. Le proposte fatte dai cittadini saranno considerate e discusse nel corso dei prossimi incontri, in particolare nell'incontro tematico previsto il 17 marzo sul tema "Approfondimento delle cinque alternative di tracciato".

La finalità del dibattito pubblico è infatti anche quella di raccogliere proposte alternative a quelle già disponibili che potranno essere oggetto di confronto tecnico.

In cosa consistono i provvedimenti a favore di chi abita nella fascia 25/60 m? e dove verranno ricollocati gli abitanti destinati ad abbandonare gli immobili?

Commissione: Nel Dossier di presentazione del progetto di ASPI, ma anche nel video di presentazione, sono quantificati 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, sempre ai fini del confronto tra le diverse soluzioni con la finalità di verificare la numerosità degli edifici potenzialmente soggetti ad un impatto indiretto. Con riferimento invece agli edifici direttamente interferenti con la realizzazione dell'opera, e che ad oggi sono stati prudenzialmente stimati essere quelli compresi nella fascia 0-25 metri, il Comune si impegna a elaborare, a breve, un documento di indirizzo sulle 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.

Siete a conoscenza del fatto che nel Nord Italia si sono costituiti da alcuni anni comitati sorti per impedire la costruzione di nuove autostrade nei centri abitati, quali: Comitato contro l'autostrada Broni/Pavia/Mortara e Comitato Contro l'Autostrada Cis-padana "Concordia-San Possidonio-Mirandola-Medicina"?

Commissione: La costituzione di comitati contro i progetti infrastrutturali è divenuta negli ultimi anni una costante. In svariati processi il coinvolgimento nelle decisioni di tali comitati ha permesso un miglioramento notevole dei progetti e/o l'individuazione di soluzioni alternative sulle quali far convergere più interessi. Il Dibattito Pubblico è stato pensato proprio per dare voce, oltre che ai comitati, anche ai cittadini non organizzati, così da pervenire ad una conoscenza profonda di quelli che sono i problemi da trattare, gli interessi in gioco e le soluzioni effettivamente praticabili.

Sono per la soluzione 6: favorire il trasporto su rotaia, molto meno inquinante e invasivo.

Perché invece di potenziare la rete stradale non investire sul pieno utilizzo della rete ferroviaria esistente ad oggi sottoutilizzata?

La collina di Salita Daniele Morchio e galleria Montegalletto hanno un vincolo idrogeologico e vi si prevedono altre quattro gallerie.

Trasporto FS con linee esistenti e treni navetta per Alessandria, Sesto e Novi. Perché non usarli prima di fare l'autostrada?

Commissione: I programmi di riorganizzazione del nodo ferroviario, di potenziamento del trasporto merci su ferro e di metropolizzazione della ferrovia sono in progetto e saranno realizzati secondo i cronogrammi 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 "Bruco", 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".

Chiedo se per i 5 tracciati ci sono dati, oltre che sulla CO2 anche sulle polveri sottili, anidride solforosa e, in generale, su tutte le componenti che si prendono in esame per le valutazioni di inquinamento.

Commissione: Ai fini del confronto tra le alternative è stato individuato un indicatore che "misura" le emissioni di CO2 e che è stato considerato significativo anche per le altre forme di inquinamento atmosferico.

Lo Studio di Impatto Ambientale che accompagnerà il progetto della Gronda, secondo l'alternativa prescelta, affronterà tutte le specificità ambientali del territorio attraversato, compreso uno studio specialistico relativo alle emissioni e alla dispersione degli inquinanti atmosferici.

In che modo verranno reperiti i fondi per il finanziamento della Gronda? Saranno solo soldi pubblici o anche privati?

Commissione: La realizzazione del potenziamento del Nodo Stradale ed Autostradale di Genova, di cui la Gronda di Ponente rappresenta l'opera più significativa, è prevista dalla Convenzione tra ANAS ed Autostrade per l'Italia e fa quindi parte di un elenco di opere che ASPI, che oggi è una società privata che opera in regime di concessione pubblica, è chiamata a realizzare per il miglioramento della rete autostradale italiana. Secondo quanto stabilito dal contratto di convenzione, la costruzione delle opere è a carico di Autostrade per l'Italia, che viene compensata da un progressivo adeguamento delle tariffe autostradali su scala nazionale e non solo locale.

Avete considerato la possibilità di prosciugare l'acqua con tutte queste gallerie?

Commissione: Gli impatti idrogeologici sono stati presi in considerazione al livello di approfondimento del progetto; è stata investigata una fascia a cavallo del tracciato di circa 2 km con indagini bibliografiche e censimento in sito, che ha messo in evidenza la presenza di 310 punti d'acqua, fra sorgenti (276) e pozzi (34).

La ricostruzione di un modello concettuale di circolazione idrica sotterranea ha identificato una circolazione prevalente lungo i sistemi di faglie principali.

Per quanto attiene l'unità carsica delle dolomie sono state rinvenute solamente 13 sorgenti con portata complessiva nell'ordine dei 30 l/min e numerose tracce di sorgenti ormai non più attive.

Nell'ambito degli elaborati di progetto (Feb 2008) sono stati identificati lineamenti tettonici principali in corrispondenza dei quali sono prevedibili consistenti afflussi idrici in galleria.

Le portate complessive delle sorgenti identificate sul terreno sono generalmente abbastanza contenute; il metodo di scavo adottato (scavo meccanizzato con scudo e posa immediata del rivestimento definitivo) costituisce la migliore tecnologia disponibile al fine di contenere, per quanto possibile, l'entità degli impatti impliciti in tali problematiche.

Eventuali portate idriche intercettate e drenate potranno in ogni caso essere recuperate a regime e messe a disposizione del territorio. Inoltre, in caso di depauperamento di risorse idriche pubbliche o private causate dai cantieri, Autostrade dovrà garantire forme di approvvigionamento idrico alternative a propria cura e spese. Nelle successive fasi progettuali verrà approfondita la tematica degli impatti sul sistema idrogeologico: laddove i rischi di interferenze vengano valutati come consistenti e non tollerabili, le misure di cui sopra dovranno essere attuate in maniera preventiva.

Abito in via Vezzani sopra la BASKO nuova. Dal depliant che mi avete dato all'ingresso non riesco a capire veramente per la zona dove abito dove passino tutte le strade. Non vorrei trovarmi con un viadotto davanti alle finestre o addirittura sopra all'abitazione. C'è la possibilità di avere una qualche spiegazione in tal senso?

Commissione: L'area in oggetto, 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.

Rispetto alla (eventuale) scelta del tracciato 4 o 5, che impatto (ambientale e altro) hanno i lavori e il cantiere per il civico di via della Pietra 19?

Commissione: La soluzione più vicina all'edificio segnalato, che è posto circa 200m più a nord dell'attuale viadotto Morandi, è la 4. L'edificio non rientra in alcuna fascia di studio (0-25 m, o 25-60 m), pertanto sulla base dell'attuale tracciato di progetto non risulta nè direttamente (fascia 0-25) nè indirettamente (fascia 25-60) interferente.

Lo studio dettagliato degli impatti ambientali, relativi sia alla fase di cantiere sia a quella di esercizio, avverrà nell'abito della predisposizione dello studio di impatto ambientale.

Lo studio trasportistico integrato dice (è scritto) che, dal punto di vista dei flussi di traffico non si tiene conto delle dinamiche relative ad interventi delle ferrovie e relative a interventi sulla viabilità interna alla città. E' forse stato fatto come esercitazione scolastica?

Commissione: Lo studio trasportistico risulta finalizzato sia all'analisi comparativa delle alternative di realizzazione della Gronda di Ponente, sia alla valutazione dell'adeguatezza prestazionale dell'offerta di trasporto che Autostrade per l'Italia propone e intende mettere in atto; è per tali ragioni che la verifica di funzionalità effettuata non prevede significativi scostamenti in termini di ripartizione modale della domanda di trasporto attuale, mentre a livello di quadro programmatico si sono tenuti in conto i principali interventi previsti sulla viabilità urbana.

Si ritiene, comunque, che, nell'ipotesi di un parziale trasferimento modale verso la ferrovia, le prestazioni dell'intero sistema autostradale (esistente e di progetto) non potrebbero che risultare ancora migliori in termini di condizioni di esercizio e servizio all'utenza rispetto a quelle valutate nello studio trasportistico predisposto.

E' inoltre opportuno evidenziare che per tutte le ipotesi di tracciato, le simulazioni trasportistiche hanno previsto l'applicazione degli stessi tassi di crescita e pertanto dovendo fare un'analisi di tipo comparativo tra le varie alternative, l'effetto di una eventuale sovrastima dei volumi attesi è destinato a ripercuotersi allo stesso modo sulle diverse ipotesi, limitandone pertanto l'aleatorietà.

Le proiezioni di Società Autostrade sono quelle di un tipico scenario "bau", tutto da dimostrare in futuro viste le difficoltà economiche/finanziarie/energetiche che dobbiamo affrontare. Ma nel caso in cui la Gronda venga realizzata, vorrei porre all'attenzione la possibilità di un percorso in galleria tra Genova Ovest e la connessione con la A12, e non, come previsto attualmente, in viadotto e a cielo aperto nei tratti di via Palombello/via Vezzani. Ho già inviato l'ipotesi alternativa alla Commissione, ma perché è stata fatta la scelta dei viadotti?

Commissione: 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 prevedere 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, per dimensioni, con lo 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.

Con comunicato del 6.2.09 la Commissione per il Dibattito Pubblico ha evidenziato i punti critici della relazione di Autostrade. Tra questi l'impatto sulle abitazioni. Manca tuttavia qualsiasi riferimento all'impatto sugli abitanti. Eppure esistono studi che hanno confermato, ad esempio, il decuplicarsi dei casi di leucemie infantili tra coloro che vivono entro 1 km dalle autostrade o il fatto che Genova è la città d'Italia con la più alta incidenza di mesoteliomi. L'amministrazione comunale e il sindaco intendono preoccuparsi della salute dei cittadini?

Commissione: i potenziali impatti sulla salute degli abitanti saranno affrontati durante l'incontro di approfondimento previsto per il

Nell'ipotesi 1 non è contemplata la demolizione dei civici 11, 13, 15 di via Albinoni, ma la costruzione della galleria sotto di essa presenta evidenti rischi di stabilità, oltre ai disagi ambientali. Chiediamo pertanto se non sarebbe opportuna la demolizione e la logica ricollocazione delle famiglie residenti.

Commissione: dalle verifiche effettuate dagli uffici comunali competenti risulta che l'edificio di Via Albinoni 11,13,15 ricada nella fascia 25-60 metri. Questo è dovuto al fatto che, a differenza delle altre

soluzioni, manca il braccetto che collega il raccordo A7-A12 (attuale) con il viadotto esistente sul Torbella della A7.

Come può un'Amministrazione concedere licenze edilizie (S. Biagio) con un progetto pendente di Gronda autostradale. Secondo quanto scritto dal Secolo, l'intero insediamento sarebbe a rischio. Risponde a verità o è solo allarmismo giornalistico?

Commissione: non è prevista in nessuna delle due soluzioni alte la demolizione di fabbricati del comparto di San Biagio. I fabbricati coinvolti sono quelli nella valletta del Burba lungo la linea ferroviaria. Solo il fabbricato con il civ. 3 D (vicino all'Hotel S. Biagio) ricade nella fascia tra i 25-60 metri e l'Hotel S. Biagio nella fascia 0-25 della sola soluzione 1.