

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Centro Civico Bressanello - Sampierdarena - 21 febbraio 2009

Interventi introduttivi

Luigi Bobbio - Commissione - Oggi siamo al quinto incontro pubblico. Giovedì prossimo a Bolzaneto concluderemo questa fase del dibattito finalizzata a presentare le alternative di tracciato della Gronda e raccogliere osservazioni e domande da parte dei cittadini sul progetto. Da marzo in poi inizierà la parte più impegnativa del dibattito; saranno organizzati incontri a tema che affronteranno in modo più approfondito i problemi che il progetto pone. Secondo me il dibattito, fino ad ora, ha avuto qualche effetto positivo. Il sito web del dibattito pubblico viene arricchito giornalmente grazie ai contributi dei cittadini ed abbiamo incominciato a pubblicare note tecniche di esperti esterni che hanno analizzato lo Studio trasportistico di Autostrade e hanno indicato alcune lacune e necessari approfondimenti utili a dare trasparenza al processo. Ci sono numerosi cittadini, singoli e comitati, che hanno mandato i loro interventi che stiamo pubblicando sul sito alla voce "Quaderni degli attori". Nei prossimi giorni la richiesta di avere la mappa dei cantieri e delle strade di cantiere potrà avere risposta: Autostrade ci ha consegnato in formato cartaceo la carta dei cantieri e verrà a breve resa pubblica sul sito web. Stiamo arricchendo il quadro dei contributi e continueremo a farlo. Le critiche e le richieste dei cittadini ci servono per capire quali approfondimenti siano utili al dibattito. In seguito alle richieste che abbiamo ricevuto, è stato pubblicato l'elenco delle abitazioni che potrebbero essere espropriate. L'elenco è stato pubblicato anche dalla stampa, creando allarme e preoccupazione, ma riteniamo che questa scelta sia stata corretta e utile a garantire la massima informazione e trasparenza al dibattito. Sul tema della riallocazione degli abitanti e delle attività e delle indennità da prevedere abbiamo chiesto al Comune di rendere pubblica una nota con le risposte che il Comune stesso intende dare al problema. Fra qualche giorno questa nota uscirà e tutti potrete discuterne. Il nostro compito come Commissione è quello di rendere accessibili a tutti le informazioni e di dare a tutti la possibilità di esprimersi.

La commissione per il dibattito pubblico è costituita, oltre che da me Luigi Bobbio (Università di Torino), anche da Paola Pucci (Politecnico di Milano) e Andrea Mariotto (Iuav Venezia): siamo stati scelti anche perché "esterni" al contesto genovese, quindi indipendenti e in grado di garantire imparzialità rispetto alle ipotesi presentate.

Viene proiettato il video di Società Autostrade per l'Italia. Si invita, quindi, **Domenico Minniti, Presidente del Municipio Centro-Ovest**, a prendere la parola.

Domenico Minniti - Presidente del Municipio II Centro-Ovest -

Il livello del dibattito sarà sicuramente molto alto visto l'interesse che l'argomento suscita da molti anni. Primo concetto che mi sento di esprimere: la nostra città è complicata e difficile, perché qualsiasi opera è impattante per la città. C'è però la necessità che la città proceda con le opere di infrastrutturazione, la cui realizzazione non può più aspettare. Qualsiasi scelta tra le 5 ipotesi proposte per l'attraversamento della Val Polcevera deve tenere conto due tipi di compatibilità: la compatibilità ambientale che deve essere appurata con studi approfonditi e la compatibilità sociale in riferimento alla riallocazione degli abitanti e delle attività. Tutte le ipotesi, e in particolare la 4 e la 5, aggiungono alla necessità di considerare la compatibilità ambientale anche la necessità di considerare la compatibilità sociale e umana. L'impatto sociale deve essere assolutamente preso in considerazione, perché va ad incidere sul vissuto delle persone, sulle loro storie. Si parla di indennizzo con prezzo di mercato, ma i cittadini non scelgono di trasferirsi, vi sono costretti e quindi l'indennizzo deve essere qualcosa di più del prezzo di mercato. Le persone che vengono agli incontri del dibattito devono effettivamente percepire di essere ascoltati, di poter esprimere opinioni che poi verranno prese in considerazione dalle istituzioni. A partire da oggi, il Municipio sarà a disposizione dei cittadini per diventare il punto di incontro in cui passano le informazioni per i cittadini, in cui si discute.

Luigi Bobbio apre il dibattito e dà la parola ai cittadini, invitando al tavolo del Dibattito Autostrade, Spea, UrbanLab e l'assessore Ranieri.

1. Il CIV di Certosa doveva diventare una zona pedonale, ma la presenza continua di traffico veicolare e di auto in sosta ha determinato degrado e scarsa vivibilità: per un'opera così grande come la Gronda, quali garanzie ci darà il Comune?

Comune - Il CIV di Certosa è la prima esperienza genovese in tal senso (1988); diverse varianti sono intervenute negli anni e il Comune si sta impegnando a modificare in meglio l'intervento (luce, arredo urbano, telecamere ...), in accordo con CIV, residenti e cittadini tutti, quanto fatto negli anni precedenti.

2. Io non ho domande per la Commissione, per Autostrade o per il Comune, ma ho una domanda per i miei concittadini. Io abito in via Porro. Società Autostrade mi ha proposto di demolire un ponte con due corsie per senso di marcia per sostituirlo con due ponti a quattro corsie per senso di marcia. Se Autostrade avesse fatto a voi questa proposta, non vi sareste impegnati come mi sto impegnando io per salvare la mia casa, la mia salute, la mia famiglia?

3. Volevo capire qualcosa di più sul nodo di San Benigno. Non è prevista alcuna demolizione?

Spea - Su San Benigno la pianificazione comunale ha previsto un'opera complessa non connessa solo all'autostrada, ma anche al tunnel sub portuale. Per cui il livello di progettazione non è assodato finché non è chiara o meno la presenza di questo tunnel. Nell'analisi comparativa delle alternative per la Gronda, essendo il nodo di San Benigno un elemento che non varia, non è stato considerato.

Negli scenari di traffico al 2025 e al 2035, elaborati da Autostrade per valutare gli impatti della Gronda sul traffico del nodo Genovese, si è considerato, tra le opere realizzate, anche la riorganizzazione del nodo di San Benigno e il tunnel sub portuale.

4. L'Amministrazione pubblica dovrebbe cercare di risolvere i problemi, per migliorare la città e non arrecare disagi ai cittadini; l'autostrada a Genova ha una localizzazione sbagliata; il porto rende 2,5 miliardi di euro all'anno di tasse; perché non si fa passare l'autostrada tutta a monte, utilizzando tali risorse?

5. Premesso che questa gronda non serve, se si vuole fare la soluzione è di renderla sotterranea. Io abito in via del Campasso 41. L'abbattimento del ponte Morandi implica l'allontanamento dei cittadini almeno per un periodo di tempo. Per quanto tempo dovremo andarcene e dove? Quanto è questo valore di mercato per gli indennizzi di cui si parla? La mia casa vale circa 220 mila euro, quanto mi date?

Comune - Noi facciamo il dibattito esattamente perché emergano queste posizioni. Io sono orgoglioso di fare parte di un'Amministrazione che ha deciso di mettere in piazza tutto e parlare con i cittadini. La prossima settimana, il Comune presenterà un piano per definire le modalità per affrontare il tema dell'accompagnamento dei cittadini, eventualmente soggetti a riallocazione, poiché interessati da uno dei tracciati della Gronda. Noi abbiamo preteso che Autostrade ci dicesse non solo i costi dei tracciati, ma anche gli impatti sulle abitazioni e sulle attività. Ci devono essere degli strumenti condivisi con la cittadinanza. Entro la prossima settimana, i cittadini avranno a disposizione un documento in cui saranno elencati gli strumenti per gli espropri e gli indennizzi che preveda soluzioni individuali che ciascuno accetterà solo se ha convenienza e possibili soluzioni collettive condivise: non sarà presa nessuna decisione senza consultare i cittadini e non saranno attuate soluzioni che non siano condivise.

Spea - Una precisazione necessaria sul ponte Morandi. Non tutte le soluzioni di attraversamento della Val Polcevera toccheranno il ponte Morandi. Per quanto riguarda la demolizione del ponte, nelle due ipotesi basse (la 4 e la 5), la delocalizzazione momentanea dei cittadini sarà concordata con il Comune e probabilmente prevederà l'utilizzo di strutture ricettive e alberghi. Il valore di mercato per le indennità espropriative sarà definito da tre periti: uno di parte (Autostrade), uno nominato dal proprietario interessato all'esproprio e un terzo perito indipendente e con funzione di garante. Inoltre, una legge regionale ligure prevede un bonus aggiuntivo, rispetto ai valori dell'indennità di esproprio, che riguarderà non solo i proprietari ma anche i locatari.

6. Va ripensato l'attraversamento autostradale e proporlo il più possibile in galleria. Sono stati considerati gli effetti sulla mobilità dei progetti di potenziamento del sistema ferroviario anche per il

trasporto delle merci? Perché tutti i tracciati proposti ricadono entro il territorio del comune di Genova? A Voltri il progetto della Gronda è devastante...

Comune - Siamo convinti che la Gronda vada fatta. Era nella piattaforma sulla base della quale è stato eletto il Sindaco ed era anche nella piattaforma dell'opposizione.

Sono qua per capire le vostre ragioni... Genova è soffocata dal traffico e credo che Genova debba crescere e svilupparsi. La Gronda è una opera necessaria e va realizzata in modo che risolva veramente la congestione di Genova. Se il tracciato è realizzato oltre l'Appennino, il traffico resta tutto in mezzo alle case.

Spea - In merito alla questione del fuori-dentro il confine comunale, va chiarito che nessun ente ci ha dato input o imposizioni in merito. Siamo partiti dal problema del traffico nel nodo di Genova. E' intuitivo che se vogliamo risolvere la congestione da traffico dall'autostrada attuale, più spostiamo a nord il tracciato della nuova opera e meno intercetteremo il traffico di scambio e locale che congestionano il nodo di Genova. Per quanto riguarda il tracciato interamente sotterraneo, si tratta di un tracciato studiato nel 2004 in un tavolo congiunto con Ferrovie, Autorità portuale, Istituzioni che fu valutato critico per gli impatti che poteva produrre sul sistema idrogeologico.

7. Come si pensano di gestire i cantieri e il relativo smaltimento dei rifiuti? Andranno in porto, andranno a Sampierdarena? Cosa riceve la città e il Municipio dall'introito delle tasse portuali? Perché non vincolare il traffico pesante, limitandolo nella circolazione diurna?

SPEA - Le gallerie Amandola e Borzoli (6 km) saranno scavate con talpa meccanica che ha il vantaggio di gestire lo scavo da un solo lato, con il trattamento del materiale amiantifero in sicurezza. Per il trasporto si userà un condotto, fino alla zona di Cornigliano, poi si porterà lo smarino nel Canale di calma, dentro cassoni, in uno spazio confinato senza contatto con il mare aperto. Sui versanti est della Val Polcevera, in assenza di rocce amiantifere, si stanno studiando soluzioni per spostare tale smarino sullo stesso fangodotto. Attraverso le autostrade esistenti si alimenteranno i cantieri con materiali e personale (varchi dedicati). Sulle strade di Sampierdarena non sono previsti transiti di camion.

Comune - Lungomare Canepa e la strada a mare sono progetti approvati con cantieri da avviarsi entro la fine dell'anno. Tali interventi risolveranno molti dei problemi del traffico a Sampierdarena.

8. Alla domanda che ho fatto durante l'incontro a Cornigliano in merito all'acquisizione dei materiali necessari alla cantierizzazione dell'opera, mi è stato risposto che il materiale necessario alla costruzione della Gronda verrà portato attraverso l'autostrada. Si presume, quindi, che verrà portato da fuori Genova o addirittura da fuori Regione. Quindi non comprate nulla qui. Non sarebbe meglio fare appalti con ditte genovesi?

Non sarebbe il caso di presentare un sesto tracciato che vada da Voltri alto (Turchino) fino a Nervi tutto in galleria?

Spea - Va premesso che noi in base a una direttiva comunitaria (Ue) siamo tenuti a fare un appalto europeo e non possiamo invitare le imprese solo locali. In genere, tuttavia, per motivi di mercato, di solito le imprese più vicine sono anche quelle più concorrenziali sul prezzo.

Per quel che riguarda il sesto tracciato, le analisi di traffico ci dicono che solo il 26% del traffico che interessa l'area genovese è traffico di attraversamento. Fare un'opera lontano dalla città significherebbe risolvere il problema solo per il 26%. Noi siamo qui per risolvere un problema di traffico che sicuramente anche voi avrete notato, l'opzione zero non risolve questi problemi: se non si interviene le criticità aumenteranno a dismisura.

Commissione - La Commissione sta organizzando l'incontro di approfondimento sugli scenari di traffico che prevede il coinvolgimento di esperti indipendenti e che si terrà il 7 marzo a Palazzo Ducale.

9. Mi rivolgo alle persone che si sono avvicinate da poco al problema. Fino a un mese fa pensavo alla Gronda come una cosa utile per eliminare il traffico. Mi sono informato e sto cambiando idea. Autostrade ha dato dati riferiti al traffico incompleti. Sono dati che arrivano al 2006. I trend di traffico commerciali e di traffico dei mezzi leggeri sino al 2006 erano in crescita. Dal 2006 c'è stata una inversione di tendenza. Oggi ho visto che sul Corriere mercantile sono pubblicati nuovi dati sui flussi di traffico che segnalerebbero l'inutilità di questa infrastruttura.

Sul sito del dibattito pubblico sono disponibili nuove relazioni di esperti, personalità di altissimo livello, che si sono espressi criticamente sullo Studio trasportistico di Autostrade.

Invito le persone ad informarsi. Segnalo e chiedo che a questi incontri, ma soprattutto a Bolzaneto ci sia anche il Sindaco Vincenzi.

Commissione - Una precisazione: queste tre note tecniche che abbiamo messo sul sito web fanno osservazioni critiche all'impostazione metodologica dello Studio trasporti stico di ASPI, non esprimono posizioni contro il progetto della Gronda.

Spea - Autostrade aveva presentato come progetto la soluzione 4 e ha lo studio trasportistico inizialmente solo sulla soluzione 4. Dall'estate scorsa ci è stato chiesto di valutare la fattibilità di altre soluzioni per le quali stiamo aggiornando gli studi, anche quelli trasportistici. I dati pubblicati fanno riferimento al progetto iniziale, sviluppato a partire dal 2006.

Preciso che noi i dati, anche quelli aggiornati, li abbiamo dati alla Commissione che li ha pubblicati sul sito web. Non possiamo rispondere di interpretazioni errate dei dati, quali quelle che potrebbero essere state pubblicate dalla stampa.

Lo studio trasportistico parte dall'analisi dei trend di traffico degli ultimi 10 anni e su queste dinamiche costruisce gli scenari di traffico al 2010, 2025 e 2035. L'ipotesi che abbiamo assunto prevede un costante aumento del traffico fino al 2010 ed un aumento meno consistente negli anni successivi. Ciò significa che se consideriamo lo scenario al 2025 si è applicato un tasso medio di crescita dell'1,18% all'anno. L'economia va male, lo registriamo da 6 mesi, ma dobbiamo avere una prospettiva di lungo periodo. Parliamo di una opera che verrà realizzata nell'arco di 10 anni. Dobbiamo avere sguardo più lungo.

10. Dov'è il Presidente della Regione, dov'è il Presidente della Provincia, dov'è il Sindaco? Faremo quello che si fa in Europa, una valutazione degli impatti, prima di avviare l'opera stessa? Dai dati forniti, l'opera si giustifica come primaria? Qual è la direzione prevalente di traffico, est-ovest o nord-sud?

Commissione - Solo una precisazione: la valutazione di impatto si fa su un progetto compiuto, non prima, su ipotesi ancora non dettagliate e comunque è obbligatoria.

Comune - Noi stiamo facendo una cosa che non si fa da nessuna parte. Facciamo una discussione sul progetto da scegliere prima ancora che ci sia il progetto e abbiamo chiesto ad Autostrade di tener conto delle varianti che emergeranno. Quando ci sarà il progetto ci sarà certamente la valutazione di impatto e tutti quanto è previsto dalle norme.

SPEA - Il dato sul traffico bidirezionale sul Ponte Morandi è di circa 70.000 veicoli al giorno, circa 70.000 sull'A7 e 50.000 sull'A10. In realtà la gronda fa parte di un sistema di cui fanno parte anche il nodo di San Benigno e l'adeguamento della A7 che intende risolvere anche le criticità sulla viabilità nord-sud.

11. Sono proprietario di una azienda in via San Lorenzo. La mia domanda è: esiste un piano per il collocamento delle aziende che sono interessate dall'ipotesi di tracciato della Gronda? Ci sono diverse imprese coinvolte che danno da lavorare a molti dipendenti. Stiamo parlando dell'ex area di Campi che noi abbiamo bonificato e acquistato facendo mutui e sacrifici. Tenete presente che ad un'azienda non interessa nulla avere il 20% - 30% in più del valore dell'immobile, ma ha bisogno di un'immobile equivalente nella stessa area

Comune - Dal punto di vista dell'approccio di principio, le attività produttive possono stare anche al di sotto delle attività autostradali.

Stiamo confrontandoci su ipotesi di tracciato che non sono ancora un progetto. Se ci saranno interferenze fisiche con edifici sarà previsto accanto al progetto preliminare anche il piano di riallocazione e di indennizzo. Si cercheranno soluzioni condivise. Il Comune ha allo studio un piano per gli insediamenti produttivi. E' un tema rilevante che affronteremo quando avremo un progetto preliminare su cui confrontarci.

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.

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

Le infrastrutture non debbono peggiorare la vivibilità di una città!

Commissione: E' un'affermazione ampiamente condivisibile.

Il Ponente di Genova deve diminuire le sue "servitù", non aumentarle come si sta facendo con la Gronda.

Commissione: Questa è una posizione di cui prendiamo atto e che verrà certamente considerata nel dibattito in corso.

No alla gronda!

Si al rifacimento completo del tracciato autostradale cittadino che deve essere spostato tutto a monte e nel sottosuolo!

Commissione: Questa è una posizione di cui prendiamo atto e che verrà certamente considerata nel dibattito in corso.

Va comunque considerato che 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 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 sottterraneo, 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.

La Gronda non deve passare sulle case dei cittadini.

Occorre ripensare il nodo autostradale genovese.

Commissione: Il progetto della Gronda di ponente è un tassello essenziale del programma di riorganizzazione del nodo autostradale di Genova, riconosciuto prioritario a livello nazionale e inserito nell'elenco delle opere strategiche di interesse nazionale previsto dalla Legge Obiettivo.

In merito alla proposta di interferire il meno possibile con il tessuto urbanizzato, le soluzioni proposte e oggetto di dibattito affrontano la questione in modo trasparente, sia quantificando e individuando le abitazioni e le attività potenzialmente trasferibili, poiché comprese entro la fascia di rispetto dei 25 metri dal tracciato, sia ponendo allo studio - da parte del Comune - procedure e misure idonee per garantire la sostenibilità sociale e compensazioni eque ai cittadini interessati dalla possibile riallocazione delle abitazioni e delle attività.

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.

Nel caso lei volesse proporre una alternativa di tracciato in grado di non toccare alcuna abitazione e/o attività, di essere il meno impattante possibile sull'ambiente e, al contempo, di essere efficiente dal punto di vista trasportistico, sarebbe un contributo importante al dibattito e saremmo interessati a discuterla negli incontri previsti.

Soluzioni progettuali che prevedano l'interramento del tracciato, sono state studiate da Autostrade, ma si sono rilevati problemi tecnici importanti che hanno portato a 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, 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.

Per tutte quelle persone che perderanno le loro case, come intendono intervenire le autorità competenti?

Con l'assegnazione di una vera e propria casa, costruita in zona avente le stesse caratteristiche di metratura, numero stanze, ..., oppure pensate a uno squallido indennizzo che comporterà un disagio enorme? Se verrà scelta la strada dell'indennizzo, il valore di ogni casa verrà valutato secondo il libero mercato, o secondo il reddito catastale?

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.

La funzione odierna del Ponte Morandi chi la svolgerà in caso di sua demolizione? La funzione futura del/dei ponte/i sarà anche sostitutivo integrativo del ponte Morandi. Credo che questa ipotesi del ponte Morandi abbattuto e poi ricostruito poco a monte o poco a valle sia talmente assurda da non aver neppure senso presentarla.

Commissione: Nelle soluzioni 1, 2, e 3 che prevedono la realizzazione di nuovi attraversamenti del Polcevera a monte dell'attuale ponte Morandi, il Ponte Morandi viene mantenuto in esercizio e gestito da Autostrade così come l'attuale tracciato della A10.

Nelle soluzioni 4 e 5 il Ponte Morandi viene abbattuto, dopo che sarà realizzato un nuovo ponte in attraversamento del Polcevera. Il nuovo ponte, a quattro corsie per senso di marcia (con corsia di emergenza), è parte del nuovo tracciato della Gronda e al contempo consente la connessione con il tracciato dell'autostrada A10.

Già oggi il Ponte Morandi è sottoposto a un intenso traffico (25,5 milioni di transiti l'anno), quadruplicato negli ultimi 30 anni e destinato a incrementare. Va infatti considerato che il ponte Morandi, costituisce di fatto l'unico collegamento che connette l'Italia peninsulare ad est, la Francia meridionale e la Spagna ad ovest, ed è al contempo il principale asse stradale tra Genova, le aree residenziali periferiche, il porto di Voltri, l'aeroporto e le aree industriali di ponente. La sua eventuale dismissione per inagibilità o per situazioni temporanee di blocco dovute ad incidenti stradali, costituiscono dunque un grave rischio per il traffico automobilistico regionale.

Siete sicuri che i cinque tracciati siano gli unici progetti validi?

Commissione: Non sono gli unici progetti validi. Infatti alcuni abitanti hanno fatto avere alla Commissione proposte alternative ai tracciati presentati da Autostrade. Queste proposte sono state pubblicate sul sito web del Dibattito nei “Quaderni degli attori” e saranno discusse nel corso dei prossimi incontri, in particolare nell’incontro tematico previsto il 17 marzo 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.

Non si possono fare opere devastanti per la Liguria e impattanti pesantemente sull’ambiente.

Perché volete rovinare il territorio ligure, quando invece ci sono altre alternative?

Commissione: Sarebbe utile che lei precisasse quali sono le alternative alla Gronda a cui sta pensando, tali da non impattare pesantemente sul territorio e in grado di risolvere i problemi di congestione da traffico del nodo di Genova. Le ricordiamo che le proposte alternative presentate da singoli cittadini e associazioni sono pubblicate sul sito web del Dibattito nei “Quaderni degli attori” e saranno discusse nel corso dei prossimi incontri, in particolare nell’incontro tematico previsto il 17 marzo sul tema “Approfondimento delle cinque alternative di tracciato”.

In tempo di crisi e recessione, in un momento in cui le famiglie hanno già vita difficile, è il caso di buttare in mezzo alla strada un numero molto consistente di persone? Soprattutto quando ci sono altre soluzioni appetibili come sistema ferroviario da potenziare, strada a mare, ecc. Avete fatto ben attenzione alle proposte senza contraddirvi? Mi viene proprio da pensare di no visto che, nella zona di S. Biagio, il Comune pochissimi anni fa (quando in Giunta comunale già si parlava di questo ecomostro) ha dato a Coop7 la possibilità di bonificare la zona dell’ex raffineria Erg e costruirci un intero quartiere. Ci siamo comprati le case sulla carta, ce la siamo progettate e la maggior parte di noi ha stipulato mutui tra la fine 2006 e l’inizio 2007. Ora il Comune e la società autostrade vogliono radercele al suolo. Non contenti, stanno ancora costruendo, proprio a due passi dalle case che vorrebbero demolire, un asilo e delle nuove abitazioni a ridotto consumo energetico con pannelli solari, allo scopo di produrre minore inquinamento. La cosa eclatante è che, da quando siamo diventati proprietari, il Comune ci ha obbligato a mantenere il verde pubblico dovendo garantire la manutenzione a nostre spese, ed ora, proprio lo stesso Comune, vuole cementificare tale polmone. Comunque lo dite voi ai nostri figli che il mondo creatogli attorno è fatto di inquinamento ed interessi. Io certe cose volevo evitargliele, tant’è vero che da Sampierdarena mi sono trasferita a S. Biagio, contenta fino a pochi giorni fa di averlo fatto.

Commissione: Questa è una posizione di cui prendiamo atto e che verrà certamente considerata nel dibattito in corso.

Come affrontate i disagi di chi rimane nelle zone vicine alla Gronda destinate a diventare marginali e pericolose?

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 sociali e 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.

Perché tutte le varianti passano solo per Genova e non, ad esempio, per Mele?

Commissione: In generale, 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.

Il Dibattito è in ogni caso il luogo in cui proporre e discutere varianti di tracciato. La invitiamo pertanto a precisare la sua proposta in modo che possa essere pubblicata sul sito del Dibattito tra i Quaderni degli attori.

Premesso che la posizione degli abitanti della Val Polcevera, sia come singoli che come comitati, è contraria in assoluto. Qual è in realtà lo scopo di questa Commissione? E, giunti alla fine di questa tornata, che idea si è fatta della situazione?

Commissione: La Commissione ha principalmente lo scopo di fare emergere tutte le posizioni e tutte le questioni che il progetto di Gronda solleva. Questa prima fase di incontri ha dimostrato che il Dibattito Pubblico rappresenta un valido strumento 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. La grandissima parte di chi è intervenuto negli incontri pubblici si è detto contrario a qualsiasi alternativa. Non possiamo tuttavia negare che un cospicuo numero di soggetti, istituzionali, imprenditoriali, sindacali e rappresentativi di svariate categorie, ha espresso e motivato un parere sostanzialmente favorevole alla gronda. Il Dibattito dovrà ora identificare i percorsi che maggiormente garantiranno l'ascolto e, soprattutto, la progressiva definizione di accordi e mediazioni tra i diversi soggetti.

Sono state fatte valutazioni di impatto ambientale per queste 5 ipotesi di Gronda? Sì, no, perché?

Commissione: La valutazione di impatto ambientale può essere effettuata su un progetto più definito di quanto non siano questi studi di fattibilità. La legge prevede comunque che il progetto preliminare dell'infrastruttura sia sottoposto ad una valutazione di impatto ambientale di tipo nazionale.

Perché i detriti a Cornigliano?

Commissione: Nel 2008, il Gruppo Tecnico di Lavoro istituito presso il Ministero delle Infrastrutture, ha individuato il Canale di Calma, lungo l'aeroporto di Genova, ed il VTE di Voltri come destinazione a mare dei detriti scavati nelle gallerie, in particolar modo per quelli potenzialmente amiantiferi (per quelli non amiantiferi è stato indicato quale sito di deposito complementare il rimodellamento delle cave dismesse in Val Varena, raggiungibili sfruttando la galleria di progetto Borzoli, una volta realizzata).

Questo, oltre a ridurre il disagio legato al trasporto tradizionale dello smarino tramite camion, permetterà di depositare i detriti in un'area confinata dove il materiale potrà essere conferito senza rischio di dispersione delle fibre amiantifere. Il riempimento della zona tra l'aeroporto e la diga foranea, che sarà parziale e permetterà di mantenere il canale di calma navigabile, avverrà direttamente tramite nastri o tubazioni, mentre il sito di Voltri verrà raggiunto via acqua, con bettole, dalle banchine del porto di Cornigliano.

Chiedo il perché si è aggiunta ai 4 progetti iniziali, la soluzione 5, giustificata soltanto dall'eliminazione del 'temporaneo e contenuto disagio' per le attività produttive dell'Ansaldo. Ciò ha comportato il coinvolgimento di più famiglie con la prospettiva di essere più o meno penalizzati da eventuale avvicinamento della struttura sostitutiva del ponte Morandi.

Commissione: Come si evince dal volume "La Gronda di Genova. Presentazione sintetica delle ipotesi di tracciato" distribuito all'incontro, lo studio da parte di Autostrade della cosiddetta alternativa 5 è stato proposto dalla Regione Liguria.

Esiste un piano, e, se sì quale, per il collocamento delle attività di via Lorenzi, che producono anche rifiuti speciali e pericolosi, nel caso della soluzione 5?

Commissione: Nel corso del Dibattito Pubblico si definiranno i primi passi di un piano o una procedura in grado di trattare i casi di aziende e residenti da riallocare sul territorio. Possiamo fin d'ora immaginare che la gestione di tale procedura sarà in carico al Comune.

È stata prevista una pianificazione preventiva e socio-sanitaria delle conseguenze di natura sociale che ricadranno sulla popolazione coinvolta: danni biologici a seguito dell'opera sui cittadini?

Commissione: Lo Studio di Impatto Ambientale che accompagnerà il progetto della Gronda, secondo l'alternativa prescelta, affronterà tutte le specificità ambientali del territorio attraversato. Queste questioni saranno in ogni caso già affrontate nel corso della seconda parte del Dibattito attraverso l'intervento di esperti indipendenti.

Quali sono i crono programmi per i cantieri previsti a Sampierdarena? Quali gli impatti ambientali? Perché non è prevista, come da legge (febbraio 2008) la VAS a partire dai primi progetti?



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

Commissione: In questa fase progettuale non sono stati sviluppati cronoprogrammi dettagliati della fase di costruzione delle opere.

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

La Gronda di Genova, essendo un "progetto" di un'opera, non può essere assoggettato alla "Valutazione ambientale di piani e programmi" (che è la dizione corretta della cosiddetta Valutazione Ambientale Strategica, contenuta proprio nella normativa citata, cioè il Decreto Legislativo 4/2008 che modifica il cosiddetto Codice ambientale, Decreto Legislativo 152/06). Il progetto della Gronda dovrà invece essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, sempre ai sensi del DLgs 152/06 (a prescindere dall'inclusione o meno di tale progetto nella Legge Obiettivo).

Quali sono gli indicatori sanitari utilizzati?

Commissione: In questa fase è stato individuato da Autostrade per l'Italia un set di indicatori che coprono i diversi aspetti rilevanti ai fini del confronto delle 5 alternative di tracciato. Quale indicatore dell'impatto sulla popolazione, rappresentativo anche di eventuali effetti sulla salute pubblica, è stato scelto il numero di residenti in due diverse fasce di distanza dai tracciati autostradali (0-25 m e 25-60 m).