

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Teatro Cargo - Voltri - 14 febbraio 2009

Interventi introduttivi

Luigi Bobbio (presidente della Commissione per il Dibattito Pubblico) - Il nostro compito è garantire che il dibattito sia il più possibile completo e approfondito, che tutti possano parlare e che tutti siano ascoltati. Siamo in una fase molto preliminare e quindi è ancora possibile mettere mano ai progetti. Quello che abbiamo cercato di fare in questo mese di preparazione è di rendere disponibile tutta l'informazione possibile ai cittadini genovesi. Abbiamo un sito web, abbiamo chiesto ad Autostrade di presentare il progetto in un linguaggio non tecnico, il risultato è il dossier disponibile su internet.

Qualcuno mi ha fatto osservare che è incompleto, mancano alcune informazioni, specialmente sul nodo di Voltri: è ovvio che qualsiasi informazione si dia c'è sempre qualcosa da approfondire. Siamo qui per questo. Noi stessi, come Commissione, abbiamo individuato punti reticenti e omissioni. Sappiamo benissimo che quello che c'è scritto qui non è tutto.

Capisco che si dice che questo è un dibattito finto, capisco la sfiducia e il sospetto da parte dei cittadini: io vi assicuro che il nostro impegno è di cercare di fare tutto il possibile affinché il dibattito sia vero.

Tutte le proposte alternative saranno prese nella massima considerazione: discusse e affrontate. Siamo all'inizio del dibattito che andrà avanti fino al 29 aprile. Abbiamo già previsto ben 12 incontri nell'arco di 2 mesi. I primi saranno di carattere informativo, la seconda fase, che comincerà in marzo, sarà dedicata a incontri di approfondimento. Di questi ultimi, uno è dedicato agli scenari di traffico; poi approfondiremo tutte le 5 alternative di tracciato; i problemi derivanti dai cantieri; ecc. Il 4 aprile, tratteremo il problema forse più grosso: l'impatto della gronda sulle abitazioni. L'intero programma è riportato sul depliant ed è anche disponibile sul sito.

Oggi è solo un primo incontro di avvio in cui tutti cercheremo di capire qual è la proposta di autostrade. Questa mattina prima di tutto Autostrade presenterà il progetto, poi seguirà un breve intervento del Comune, poi apriremo la discussione con un intervento del presidente del Municipio di Voltri. Successivamente, i tecnici di autostrade risponderanno alle domande ed alle osservazioni del pubblico che pescheremo dentro l'urna. Finita questa parte informativa, ci sarà spazio per le proposte alternative da parte del Coordinamento dei Comitati locali.

All'intervento del presidente della Commissione segue un breve intervento dell'ing. **Carlo Porta** della Direzione Generale di ANAS, la proiezione dell' **audiovisivo** di presentazione delle alternative progettuali predisposto da **Autostrade spa** e un approfondimento da parte degli **ingg. Selleri e Torresi** sul nodo di Voltri:

- L'intervento spiega le trasformazioni subite dal progetto del 2004 2005 che prevedeva l'attraversamento del Polcevera in subalvea, poi abbandonato perché ritenuto meritevole di approfondimento sia in Val Polcevera che a Voltri. Il nuovo progetto modifica il precedente. Una criticità rilevata era l'eccessiva vicinanza del progetto alla zona franosa di Crevari: c'è stata una prescrizione tassativa di arretramento verso Nord del tracciato di 150 metri; nel nuovo progetto l'arretramento è compreso tra i 200 e i 270 metri. L'altro elemento: nel vecchio progetto c'era l'ipotesi di connessione totale dei tre rami. Questo tipo di impatto era stato ritenuto eccessivo, si è cercato di ridurre al minimo le relazioni funzionali ed la zona di connessione di svincolo è stata spostata a nord dell'area delle attuali interconnessioni. Le relazioni conservate sono quelle che collegano la gronda e la A26 e la gronda e la A10. Altro elemento evidenziato negli interventi è la grande quantità di tracciato in galleria e l'alleggerimento complessivo del traffico nei punti più abitati.

Per quanto concerne la cantierizzazione, elemento fondamentale per la buona riuscita del progetto, le linee guida seguite sono queste. Sostanzialmente tutto il materiale delle gallerie sarà trasportato attraverso nastri e tubi a Cornigliano. Questo significa concentrare tutto in un cantiere posto sull'asta del Polcevera. Gli altri cantieri sono di supporto per opere propedeutiche all'arrivo dei materiali. A Voltri abbiamo cercato di utilizzare un'ulteriore sistema: dove ci sono autostrade esistenti, utilizzare l'autostrada stessa come strada di cantiere. Abbiamo pensato di realizzare le prime due rampe A10-

Gronda per raggiungere il cantiere delle due gallerie di Voltri e trasportare tutto il materiale attraverso le due gallerie già realizzate verso la Val Polcevera. Quindi i passaggi sulle strade urbane saranno estremamente limitati.

Intervento di **Avvenente**, Presidente del Municipio di Settimo Ponente - devo fare una breve premessa, non porterò qui una posizione ufficiale del Municipio che sarà presa quando avremo tutta la documentazione. E' evidente che una questione di questa portata è da tempo oggetto di discussione. Le preoccupazioni dei cittadini sono le nostre. E' necessario utilizzare l'incontro di oggi per avere alcune precisazioni sugli elementi di criticità che più caratterizzano il nostro territorio. Noi abbiamo già messo per iscritto le nostre perplessità. Noi non solo chiediamo ma pretendiamo risposte che possano tranquillizzare la nostra popolazione. Cerco di elencare. Abbiamo visto il percorso, l'innesto parte da Vesima. E' lì che cominceranno i problemi di impatto ambientale. Saremo vigili che siano rispettate tutte le questioni. La prima questione è sulle abitazioni: saranno interessate una trentina di abitazioni, le famiglie dovranno essere ricollocate e chiediamo risposte certe e condivise sulla ricollocazione. Esperienze analoghe sono state vissute in Valpolcevera, io credo che una soluzione sia possibile. Altra questione sono i percorsi di cantiere: è una questione fondamentale. Sappiamo bene cosa significa il transito dei mezzi d'opera. Mi sembra che alcune indicazioni ci siano state date in questo filmato ma non ci si può limitare a queste risposte. Vogliamo sapere quali e quante sono le aree di cantiere. L'altra questione è quale impatto avrà questo tipo di mezzi d'opera, anche il materiale dovrà arrivare nei cantieri (cemento, ferro..): servono risposte certe. E' noto a tutti che il massiccio di Voltri contiene amianto e visto che Genova ha il primato di morte per mesotelioma, abbiamo il diritto di avere tutte le garanzie possibili che non ci siano possibilità di contaminazione anche con riferimento a dove andrà a finire il materiale. Si pensa di ampliare la piattaforma dell'attuale aeroporto, dobbiamo cercare di capire attraverso quali modalità si possono realizzare queste cose. Rimane il problema aperto delle cave della Val Varenna: una di queste è sottoposta ad un piano di rinaturalizzazione, noi chiediamo di rallentare questa operazione per poterle eventualmente riempire con materiale non amiantifero. C'è poi un problema aperto sulle opere di compensazione. Altra questione riguarda l'intera viabilità del nostro Ponente: la questione del declassamento del tratto autostradale tra Pegli e Voltri. Vogliamo sapere se c'è questa possibilità. Naturalmente il tutto non si esaurisce con queste questioni, il Municipio insieme alla popolazione farà la sua parte per avere tutte le risposte necessarie.

Sintesi delle domande e delle risposte emerse nel corso dell'incontro

1. Che fine fa la carreggiata attuale dell'autostrada e tutti gli interventi previsti per la messa in sicurezza del tratto di A10 esistente (ad esempio la complanare di Palmaro, insonorizzazione, sicurezza dei tracciati)?

Comune - La gronda non cambia i progetti avviati e l'obiettivo è di ricucire le due parti del quartiere Palmaro. La complanare sarà realizzata con modalità tecniche differenti ma sempre con l'obiettivo di anticipare l'opera rispetto agli interventi sulla nuova autostrada.

Spea - Conferma la posizione del Comune.

2. E' stata diffusa scarsa informazione prima di arrivare qua. Non si sa dove sono le aree di cantiere e quale impatto abbiano. Lo stesso vale per lo smarino. Vorrei sapere nel dettaglio dove saranno le strade di cantiere, dove passeranno i camion con il materiale di risulta e che impatto avrà questo sulla viabilità urbana. Inoltre, vorrei dire che tutti noi abbiamo letto lo studio trasportistico di Autostrade e nessuno ha capito molto.

Autostrade - L'alimentazione dei cantieri avverrà attraverso la galleria scavata, quindi il cemento, il ferro e gli operai partiranno dallo stesso punto da dove usciranno. Per quanto riguarda le strade di cantiere, abbiamo predisposto delle planimetrie che verranno fornite nei prossimi giorni.

Commissione - Ricordiamo che il dibattito durerà tre mesi e oggi si può capire se mancano delle informazioni per poi completare la conoscenza dei tracciati. Autostrade si è impegnata a rendere pubblici i dati sui cantieri nei prossimi giorni e vi ricordo che, a marzo, ci sarà un incontro incentrato sui problemi di cantiere.

3. Volevo sapere se gli immobili ad uso industriale nella fascia di rispetto dei viadotti rimangono in attività e se, in caso di incidenti, sono previsti risarcimenti.

Autostrade - Ci sono due fasce che consideriamo, al di sotto e oltre i viadotti. Da 25 metri dal bordo c'è la possibilità di risarcimenti, al di sotto va chiesta una deroga particolare che dà adito ad una procedura più lunga.

4. Abito tra Via Buffa e il distributore Ip, voglio sapere cosa è previsto nella zona: si tratta di un ponte?

Autostrade: Le opere che sono di bypass dell'Aurelia non sono più previste e non sono riportate nelle nostre planimetrie.

5. A fronte di un dato Istat che prevede una contrazione demografica della città, perché ASPI prevede un incremento del traffico leggero?

Spea - Lo studio di traffico prende spunto dai trend di crescita medi del traffico autostradale per le autostrade A7, A10, A12 e A26 per gli anni dal 1996 al 2006, pari al 2% medio annuo per i veicoli leggeri e 4% medio annuo per i veicoli pesanti. Le stime presuppongono che i tassi di crescita medi annui rimangano invariati fino al 2010, successivamente si è considerata una attenuazione progressiva che prevede una riduzione del 25% per il decennio successivo ed una ulteriore riduzione del 25% per gli anni da 2021 a 2030; per gli anni da 2031 a 2035 si sono adottati tassi di crescita residui dello 0,5% medio annuo per i veicoli leggeri e dell'1% per i veicoli pesanti. A sua volta il Piano Regolatore Portuale stima una crescita del 4% annuo per il bacino di Genova Sampierdarena e del 10% per Voltri. La Commissione ha chiesto ad Autostrade di considerare trend di crescita inferiori. Spea ha ricalcolato, considerando una diminuzione del 25% dei tassi di crescita annui riferiti al traffico autostradale e del 50% per quelli relativi al traffico portuale, lo scenario programmatico al 2025, che conserva situazioni di forte congestione per l'autostrada A10.

6. Già 40 anni fa si formava la coda a S. Benigno. Oggi c'è sempre coda. Perché il nodo di Genova ovest non riesce a smaltire tutto il traffico? Con i rifacimenti urbani (strada a mare, strada sponda Valpolcevera, lavori ferroviari), molto di questo traffico verrà smaltito, specialmente nel nodo di S. Benigno. A cosa servirebbe a questo punto la Gronda?

Comune - L'Amministrazione comunale condivide le osservazioni ma bisogna tenere presente che non si può trasformare Genova in una camera a gas con tutto lo smog in città. Occorre spostare un po' di questo traffico sull'autostrada.

Spea - Sono stati considerati i lavori citati. Per quanto riguarda S. Benigno, la posizione ha una grande criticità legata all'impossibilità di definire i tempi del tunnel del porto. Gli altri lavori sono contemplati nel quadro programmatico ma per un miglioramento urbano e non autostradale. L'autostrada continuerebbe ad avere un problema di inadeguatezza.

7. La cantierizzazione a Vesima. Abbiamo visto diverse cartine. Oggi si è parlato di smontaggio di due talpe. Siamo preoccupati per gli effetti che questo tipo di cantiere potrebbe avere. C'è vecchia strada che non è adatta a trasportare tali macchinari.

Autostrade - Siamo in una fase di prefattibilità. Non è stato pensato come smontare le due frese che vengono da Cornigliano, ma all'uscita delle gallerie saranno realizzate opere autostradali dove è ipotizzabile prevedere lo smontaggio, altrimenti verranno smontate direttamente in galleria.

8. Sono del comitato di Crevari, dei cittadini danneggiati negli anni '71 e '72 nella folle costruzione dell'attuale autostrada, adesso vediamo passare le gallerie a monte. La distanza è stata corretta ma è ancora insufficiente, ha un andamento insellato verso mare invece che verso monte. Noi vorremmo invertire il senso di curvatura verso monte. Abbiamo consegnato un tracciato di proposta di questa semplice inversione, chiediamo una risposta dal Comune.

Comune - Credo vi sia arrivata la risposta con cui abbiamo accettato la proposta. Per quanto riguarda il Comune è d'accordo.

Spea - Fornire suggerimenti ai progettisti è nello spirito del dibattito. Noi abbiamo interpretato in modo più che fiscale l'indicazione dei 150 metri e siamo andati oltre, se verificheremo che la vostra richiesta è fattibile, la accetteremo.

8.1: C'è disponibilità nel retribuire un geologo di fiducia del nostro comitato nel valutare il progetto?

Autostrade: Non c'è nessun tipo di problema ad accettare questa proposta. Noi abbiamo bisogno di questi suggerimenti da parte di chi conosce meglio il territorio.

9. L'impatto non migliorerà la vita dei cittadini voltresi. Perché una sola ipotesi per Voltri? Perché toccare la nostra città con qualcosa di poco compatibile?

Comune - Il dibattito avviato oggi avviene dopo 20 anni di progetti senza alcun confronto con il territorio. Va dato atto al Comune l'impegno di aprire un confronto con la cittadinanza.

10. Qualcuno ha parlato delle piccole gallerie di Voltri che non verranno attuate con le talpe. Se non verranno fatte con questi strumenti così avanzati, come verranno fatte?

Autostrade - Le gallerie sono di circa 200 m e saranno scavate con metodi tradizionali e cioè con metodi a umido. Questo significa che non verrà prodotta polvere. Inoltre, i sondaggi già fatti hanno dimostrato una piccola percentuale di amianto. E' ovvio che, se successivi sondaggi daranno risultati diversi, potremmo pensare ad altre soluzioni come ad esempio usare le talpe anche per queste gallerie.

11. Chiedo perchè le nostre valli devono subire una devastazione tale, visto che nel passato abbiamo già dato...

Comune - Posso solo dire che la decisione della nostra amministrazione che è l'opzione zero non c'è e l'attuale posizione politica di maggioranza è per la realizzazione dell'infrastruttura.

12. Sono del Comitato Palmaro, condivido il giudizio di inutilità di questa Gronda e anche i giudizi sul grosso impatto ambientale. Se ci sono soldi da spendere, vanno impiegati per mettere in sicurezza l'attuale tratto in particolare per la complanare di Palmaro, in cui addirittura una carreggiata passa sopra l'altra, all'altezza del terzo piano dei palazzi. A tutti i cittadini che sono qui e ai politici dico: a livello mondiale si ritiene insostenibile un ulteriore sviluppo del trasporto su gomma. Perché non si ha il coraggio di rafforzare il trasporto su rotaia? Le alternative esistono e queste devono essere percorse. Bisogna portare via i container da Genova utilizzando la rotaia!

Commissione - La costruzione di scenari alternativi in cui si considererà anche l'impatto dei nuovi progetti ferroviari si terrà il 7 marzo. All'incontro sarà presente anche RFI.

13. I progetti delle ferrovie sono approvati e allora sarà realizzato il collegamento ferroviario tra Voltri e il terzo Valico? Quale risposta al problema del deprezzamento degli appartamenti nelle aree interessate all'autostrada e ai cantieri?

Comune - Tra Borzoli e il terzo valico sarà fatto il collegamento; il progetto è approvato e in attesa del finanziamento. Attraverso i fondi per le compensazioni potranno trovarsi soluzioni per i risarcimenti dei proprietari.

14. Perché i tracciati sono stati tenuti dentro al territorio comunale e non è stata fatta una gara europea?

Commissione - Se qualcuno ha delle proposte alternative anche che sconfinano dal comune, è invitato a presentarle.

Spea - Il progetto della gronda è stato stimolato da almeno 20 anni. Ne sono state fatte varie versioni. Anche nella zona di Voltri ci sono state altre alternative, che però sono state scartate nel tempo. Non ci preoccupa minimamente lo sconfinamento di Comune e le scelte che sono state fatte, sono state fatte per scelte tecniche.

15. Volevo far notare che Voltri ha già la viabilità congestionata costantemente. Se voi mettete anche un aggravio di traffico pesante non ci si muove più e si soffocherà come a Cornigliano dove ci sono state promesse mai mantenute

Commissione - Poi faremo verifiche ma è stato detto che non ci sarà aggravio di traffico pesante.

Al termine dell'incontro prende la parola **Gianpiero Pastorino del Coordinamento del Comitato del Ponente** illustrandone le posizioni:

La posizione dei comitati è contro questa opera, però in questa occasione presentiamo le nostre proposte.

1. Chiediamo la valutazione ambientale strategica e la valutazione di impatto ambientale: quest'opera è nella legge obiettivo e può fare a meno di queste valutazioni, ma noi chiediamo che si facciano
2. Il flusso di traffico è fornito da autostrade: chiediamo che i dati vengano analizzati da una società terza.
3. Contestualmente al progetto del trasporto e della mobilità su gomma chiediamo un progetto alternativo di merci e persone su ferro. Su questa ipotesi ci sono già dei progetti: il progetto del bruco (un tapis roulant che porta i container al di là dell'Appennino), nel programma della sindaco c'era anche il porto lungo, vuol dire spostare la dogana ad Alessandria e i container vengono messi direttamente su vagone
4. Le opere prioritarie. Prima facciamo il nodo di San Benigno, la strada a mare, poi la bretella ferroviaria (Bozzoli Fegino), il quadruplicamento della linea ferroviaria Voltri-Principe
5. Progettazione ed esecuzione dei lavori con gara europea. Si ottiene risparmio economico e totale trasparenza sugli appalti.
6. Valutazione di un soggetto terzo della presenza di amianto nei materiali di scavo
7. Ieri in seduta di dibattito si è parlato di espropri delle case e di 25 metri per parte. 25 metri sono pochi, non vogliamo sentir parlare di espropri, se volete fare quest'opera chiediamo un piano sociale che preveda la costruzione delle case per i cittadini sfortunati.

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

Vorrei sapere per quali motivi tutte le 5 proposte di percorso della Gronda sono poste esclusivamente nel Comune di Genova.

Commissione - Questa è una scelta compiuta dal Comune di Genova e da Autostrade per l'Italia. Nulla vieta che il dibattito prenda in considerazione anche altre ipotesi e già lo sta facendo.

Si dovrebbe valutare la possibilità di innestare la Gronda nella zona dopo il viadotto sopra Mele, nella zona a nord-est dell'Autogrill, ciò eliminerebbe tutti i sistemi di svincolo che attualmente, nel progetto, sono posti in Val Cerusa e in Val Leira, con tutte le relative problematiche.

Commissione - La medesima proposta è stata formulata da un cittadino ed è stata pubblicata sul sito come "Quaderno degli attori". Il Dibattito pubblico la prenderà in considerazione.

Assoluta carenza di informazione.

Commissione - Non è mai successo che la discussione su una grande opera sia stata preceduta da un'informazione così ampia come sta avvenendo per la Gronda di Ponente. La Società autostrade ha fornito una presentazione dei tracciati in un libretto scritto in linguaggio non specialistico. Il sito web del dibattito pubblico contiene informazioni ricche e accurate. Certamente, è probabile che tali informazioni non siano sufficienti e infatti stiamo procedendo a migliorarle, anche attraverso le segnalazioni e le richieste che vengono dagli incontri. Per questo non ci sembra che si possa dire che c'è "assoluta carenza di informazione". Sarebbe invece utile che lei segnalasse quali informazioni non sono disponibili da arricchire la conoscenza di tutti.

Prima fare il "Bruco" che porta fuori i container con un nastro ferroviario e poi vedremo se serve la Gronda!

Commissione - Il bruco può essere alternativo alla Gronda? Ne discuteremo nell'incontro pubblico tematico del 7 marzo.

E' stata già costruita l'odierna autostrada in mezzo alle case, con viadotti devastanti. Ora Basta! O tutto sotterraneo e lontano dalle case, o niente!!

Commissione - Stanno emergendo nel dibattito alcune proposte di spostare la gronda verso l'interno e verranno attentamente prese in considerazione

Si può chiamare dibattito una riunione in cui si hanno i tempi strettamente contingentati, non vengono considerate TUTTE le possibilità (opzione zero alternative a Ponente), non si può ribattere alle risposte evasive dei tecnici. Secondo voi cosa direbbe Socrate?

Commissione - Pensiamo che Socrate non ne sarebbe affatto dispiaciuto. Lei sottovaluta il fatto che il dibattito dura tre mesi e che le occasioni di dibattito saranno numerose e articolate. Il tempo è una risorsa scarsa e quindi va necessariamente contingentato. A noi sembra che il metodo finora adottato abbia consentito a molti cittadini di esprimersi e di formulare le loro critiche. Le risposte dei tecnici sono state evasive? Ci saranno altri momenti di confronto. Gli incontri di presentazione servivano soltanto ad aprire il dibattito e porre sul tappeto i nodi fondamentali. Quanto all'assenza dell'opzione zero, lei sa benissimo che questo è l'orientamento del Comune, della Provincia e della Regione e probabilmente di gran parte dei cittadini genovesi. Questo non toglie che il dibattito possa affrontare tutti gli argomenti contrari alla costruzione della Gronda. Vedremo quanto saranno solidi e convincenti.

Valutazioni di ASPI sull'opzione zero, le può peraltro trovare nello studio trasportistico consultabile on line, in cui negli scenari di traffico si considera anche l'opzione zero e gli effetti che potrebbe avere sulla mobilità autostradale e stradale nel nodo genovese (si veda scenario programmatico al 2025 e 2035).

A gronda ultimata quale impatto dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico si prevede che abbiano le 2 gallerie di circa 6 km che sbucano in val Varenna sull'intera valle??

Non c'è il rischio di una eccessiva concentrazione di gas di scarico e agenti inquinanti nell'aria che si respirerà in val Varenna?

Sono previste opere di abbattimento acustico per il viadotto che attraversa la val Varenna?

Autostrade - Sulla Val Varenna si affacciano gli imbocchi delle gallerie Borzoli e Amandola, di circa 6 km di lunghezza ciascuna. Il sistema di ventilazione delle gallerie, tramite appositi camini verticali, consentirà di disperdere efficacemente gli inquinanti, qualora eccessivamente concentrati agli imbocchi.

Si deve anche considerare che alla data prevista di entrata in esercizio della nuova infrastruttura i veicoli avranno limiti di emissione e performance ambientali decisamente superiori non solo a quelli attuali, ma anche a quelli di prossima disponibilità sul mercato (Euro V e Euro VI), pertanto è presumibile che vi sarà una netta diminuzione delle emissioni atmosferiche inquinanti.

Per quanto attiene ai viadotti, in generale lo studio acustico che verrà svolto in sede di SIA valuterà la necessità di eventuali barriere fonoassorbenti in funzione della distanza delle opere da eventuali ricettori sensibili che dovessero situarsi nelle immediate vicinanze delle stesse.

Come pensate di conciliare il vincolo ambientale rigorosissimo della Vesima con cantiere e nuovo viadotto? E lo scempio estetico derivato dallo sbancamento di due colline con la salvaguardia della costa?

Autostrade - Lo Studio di Impatto Ambientale che accompagnerà il progetto della Gronda affronterà tutte le specificità ambientali del territorio attraversato, compresi gli aspetti paesaggistici. Sulla base degli studi specialistici verranno progettate le opportune opere di mitigazione e anche le eventuali compensazioni derivanti sia da precisi obblighi di legge (per esempio le riforestazioni) sia dalla valutazione degli impatti residui a valle delle mitigazioni.

Le aree di cantiere in zona Vesima, in particolare gli imbocchi delle due canne della galleria Borgonuovo, saranno oggetto di un progetto di inserimento ambientale che potrà prevedere il rimodellamento morfologico e l'impianto di opportune opere a verde.

Il complesso industriale Fabbriche, di cui la nostra azienda fa parte, è ubicato sulla strada di cantiere proveniente dalla Brigna (ex via f. Il Noli) siamo interessati a conoscere lo sviluppo del progetto- per avere la conferma sull'effettivo tracciato di detta strada- sulla possibilità di mantenere la disponibilità all'utilizzo dei posti auto lungo l'argine sinistro del Cerusa (indispensabili per il quotidiano svolgimento delle nostre attività). Rappresentiamo un'importante realtà lavorativa della delegazione del ponente. Prevedete la realizzazione di infrastrutture per agevolare il trasporto dei camion senza penalizzare l'utenza della zona e più importante salvaguardare la salute di tutta la cittadinanza di Voltri in particolare quella dei nostri collaboratori? Grazie

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

Gli impatti in tal senso presumibili in val Cerusa riguarderanno i cantieri di scavo delle fondazioni e di getto delle pile dei due viadotti autostradali e di quello di svincolo; trattandosi di molteplici cantieri puntuali, limitati per dimensione e per durata, in fase progettuale più avanzata sarà possibile studiarne la programmazione in modo tale da minimizzarne gli impatti.

Per quanto attiene alla val Leiro, gli imbocchi della piccola galleria Voltri e di quelle di svincolo saranno raggiunti dalle autostrade esistenti lavorando "di punta", ossia realizzando dapprima le opere in viadotto e rilevato/trincea di collegamento con l'A10 e l'A26, così da poter utilizzare tali opere come viabilità di cantiere per l'accesso alle aree di scavo delle suddette gallerie. Il materiale di scavo, laddove sia confermata la presenza dell'amianto, sarà mantenuto in condizioni umide e potrà essere portato a Cornigliano utilizzando l'A10 esistente generando un traffico di cantiere di una ventina di autocarri speciali (chiusi) al giorno per circa un anno e mezzo.

Sulle viabilità esistenti di ambedue le valli transiteranno invece solo gli autocarri per il conferimento dei materiali delle opere all'aperto (limitatamente alle pile dei viadotti), sicuramente in numero più modesto di quello descritto per il caso degli scavi. Ai cantieri di Voltri verrà applicato il protocollo ambientale previsto per l'appalto dei lavori in ambiti sensibili, già sperimentato sugli imponenti cantieri dell'A1.

Perché si chiama "Gronda" ? Perché non si fa l'appalto Europeo? E perché non si incentiva la ferrovia?

Autostrade - Il termine Gronda visualizza il funzionamento dell'infrastruttura che ha, appunto, la funzione di "sgrondare" il traffico dall'attuale A10 per trasferirlo sulla nuova via. In tal senso la Gronda integra l'A10 esistente che, non essendo potenziabile in sede, deve essere potenziata "fuori sede". Il recupero di funzionalità dell'infrastruttura esistente è un obbligo contrattuale per il Concessionario Aspi, che deve garantirne la rispondenza in sicurezza alle esigenze della domanda di traffico fino al termine della concessione (2038), e non già una prerogativa aprioristica. L'ultimo quesito va posto agli Enti di governo del territorio che hanno il compito di effettuare le valutazioni di carattere strategico delle opere infrastrutturali in sede di pianificazione territoriale e dei trasporti.

Leggo dunque che la gronda partirà da Vesima, ma non mi è stato detto come Vesima sarà "interessata" da questa opera.

Autostrade - A Vesima la Gronda si deve interconnettere con l'A10, per consentire:

- al traffico proveniente da Ventimiglia di scegliere tra la A10 o la Gronda;
- ai traffici provenienti da Gronda e A10 di unificarsi in direzione Ventimiglia.

Il nodo, di una discreta complessità, consiste :

- nell'innesto della carreggiata proveniente dalla nuova galleria Borgonuovo Ovest (Gronda) sull'attuale viadotto Vesima Ovest (A10), che dovrà essere opportunamente ampliato;
- nell'innesto della carreggiata destinata alla nuova galleria Borgonuovo Est (Gronda) sul nuovo viadotto Vesima Est (A10);
- l'attuale carreggiata Ovest (A10) si inserirà sull'attuale viadotto Vesima Ovest sovrapassando la parte iniziale della nuova galleria Borgonuovo Est (secondo lo schema tipico del "salto di montone" in sotterraneo);
- l'attuale carreggiata Est (A10), proseguirà come oggi, sulla medesima via, sebbene con un intervento strutturale funzionale alla riqualificazione d'asse (aumento del raggio planimetrico).

Onde evitare troppi attraversamenti di camion nel ponente, si consiglia di prendere in considerazione il trasporto via mare con collegamento di carrelli aerei con bettoline a Voltri.

Riconsiderare il riempimento parziale per la realizzazione di parte dell'affresco Renzo Piano per la parte voltrese (porticciolo pescatori e cantieri)

Autostrade - Il progetto della cantierizzazione già 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 la quota di materiale da depositare in Val Varenna venga movimentata attraverso la galleria (di progetto) Borzoli, una volta scavata;
- che i percorsi principali della cantierizzazione utilizzino l'autostrada esistente come vettore preferenziale.

La possibilità di recapitare il materiale a mare è uno dei temi principali della cantierizzazione; la destinazione al Waterfront dell'Arch. Piano, per quanto attiene alla porzione prospiciente l'aeroporto, è stata però recentemente sostituita dal riempimento del Canale di Calma e del VTE di Voltri.

Intercettazione della falda acquifera a valle della galleria Amendola tra il Varenna e il Leira ci sono molte case rurali che si approvvigionano a questa sia per uso potabile sia per uso agricolo in caso di deviazione o estinzione della falda viene garantito l'approvvigionamento?

E' possibile inserire sul progetto 2 la bretella di collegamento al casello aeroporto prevista sul progetto 1?

Il "vecchio" tracciato viene declassato a "scorrimento veloce" per alleggerire il percorso urbano sul quale va privilegiato il trasporto pubblico!

Autostrade - 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.

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

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

Collocazione smarino

Autostrade - Sono stati individuati 3 siti principali per il recapito dello smarino della Gronda: il Canale di Calma, che verrà parzialmente riempito al fine di ampliare la banchina dell'aeroporto, al quale è destinato lo smarino potenzialmente amiantifero; il VTE di Voltri, che verrà ampliato verso mare incrementando la superficie della banchina portuale; le cave dismesse della Val Varenna, dove le terre da scavo non amiantifere verranno utilizzate per le rimodellazioni ed i ripristini ambientali dei siti non più attivi.

Ieri nella riunione del centro alla mia domanda se era stata considerata l'ipotesi della gronda tutta sotterranea mi è stato risposto che in tale ipotesi l'impatto con l'alveo del torrente Polcevera era troppo negativo

Obiezione: questa soluzione se vengono considerate le "gronde basse"

Nel caso della "gronda alta" il problema dell'alveo non esiste e quindi allora gronda alta TUTTA SOTTERRANEA !

Autostrade - 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 della attuale Soluzione 2, sebbene leggermente più a sud.

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

A voltri vi sono varie vie che dovrebbero diventare strade di cantiere a Vesima e in val Cerusa e val Leira. Tali strade sono già oggi strette tra gli argini dei torrenti e le abitazioni spesso non hanno

nemmeno i marciapiedi. Quando li hanno sono larghi 50cm o meno e in una direzione stradale soltanto e sono rialzati di pochi centimetri. All'incrocio tra via Buffa e via Lemerle confluiscono 2 strade di cantiere. Tali vie vengono percorse quotidianamente già oggi da centinaia di persone a piedi con difficoltà particolare da chi ha passeggini e bambini piccoli. Che misure di sicurezza si intendono adottare per la percorrenza e l'attraversamento? Che misure si intendono adottare per la percorrenza e per l'attraversamento? Che misure si intendono adottare per ridurre la dispersione di polveri e il rumore e lo smog

Autostrade - I temi segnalati nel quesito vengono quotidianamente affrontati sui cantieri Aspi presenti sul territorio nazionale, che devono di continuo confrontarsi con le esigenze dei cittadini e delle istituzioni. Sono stati sviluppati appositi protocolli comportamentali da imporre all'Appaltatore dei lavori per imporgli comportamenti ambientali "virtuosi".

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

Gli impatti in tal senso presumibili in val Cerusa riguarderanno i cantieri di scavo delle fondazioni e di getto delle pile dei due viadotti autostradali e di quello di svincolo; trattandosi di molteplici cantieri puntuali, limitati per dimensione e per durata, in fase progettuale più avanzata sarà possibile studiarne la programmazione in modo tale da minimizzarne gli impatti.

Per quanto attiene alla val Leiro, gli imbocchi della piccola galleria Voltri e di quelle di svincolo saranno raggiunti dalle autostrade esistenti lavorando "di punta", ossia realizzando dapprima le opere in viadotto e rilevato/trincea di collegamento con l'A10 e l'A26, così da poter utilizzare tali opere come viabilità di cantiere per l'accesso alle aree di scavo delle suddette gallerie. Il materiale di scavo, laddove sia confermata la presenza dell'amianto, sarà mantenuto in condizioni umide e potrà essere portato a Cornigliano utilizzando l'A10 esistente generando un traffico di cantiere di una ventina di autocarri speciali (chiusi) al giorno per circa un anno e mezzo.

Sulle viabilità esistenti di ambedue le valli transiteranno invece solo gli autocarri per il conferimento dei materiali delle opere all'aperto (limitatamente alle pile dei viadotti), sicuramente in numero più modesto di quello descritto per il caso degli scavi.

Nella Vesima il raccordo come viene realizzato?

Autostrade - A Vesima la Gronda si deve interconnettere con l'A10, per consentire:

- al traffico proveniente da Ventimiglia di scegliere tra la A10 o la Gronda;
- ai traffici provenienti da Gronda e A10 di unificarsi in direzione Ventimiglia.

Il nodo, di una discreta complessità, consiste :

- nell'innesto della carreggiata proveniente dalla nuova galleria Borgonuovo Ovest (Gronda) sull'attuale viadotto Vesima Ovest (A10), che dovrà essere opportunamente ampliato;
- nell'innesto della carreggiata destinata alla nuova galleria Borgonuovo Est (Gronda) sul nuovo viadotto Vesima Est (A10);
- l'attuale carreggiata Ovest (A10) si inserirà sull'attuale viadotto Vesima Ovest sovrappassando la parte iniziale della nuova galleria Borgonuovo Est (secondo lo schema tipico del "salto di montone" in sotterraneo);
- l'attuale carreggiata Est (A10), proseguirà come oggi, sulla medesima via, sebbene con un intervento strutturale funzionale alla riqualificazione d'asse (aumento del raggio planimetrico).

Per rendere lo schema più facilmente comprensibile, a breve pubblicheremo tuttavia sul sito del dibattimento il progetto del nodo, per renderlo visualizzabile direttamente.

Il materiale delle "piccole" gallerie di voltri come verrebbe gestito se non si utilizzano le frese "antiamianto"?

Autostrade - L'utilizzo delle frese per le gallerie di attraversamento a Voltri non è esclusa a priori ma rimane da risolvere il problema del transito di macchinari così pesanti sui viadotti costruiti sulle vallate del Leiro e del Cerusa. Attualmente il progetto prevede quindi lo scavo in tradizionale, che verrà eseguito rispettando le stringenti prescrizioni dell'apposita normativa regionale in materia di scavi in presenza di amianto (D.G.R. 2006, n. 878 "Criteri per l'utilizzo e la gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi del comma 1, art. 16 della L.R. 38/98")

Il materiale di scavo, laddove sia confermata la presenza dell'amianto, sarà mantenuto in condizioni umide e potrà essere portato a Cornigliano utilizzando l'A10 esistente generando un traffico di cantiere di una ventina di autocarri speciali (chiusi) al giorno per circa un anno e mezzo.

A chi serve la gronda?

40 anni di utilizzo

ignoranza del problema deprezzamento immobili

Autostrade - La Gronda serve all'utenza tutta, ed in maggior parte a quella del bacino urbano genovese: la quota di puro spostamento all'interno dell'area urbana si attesta infatti appena al 16% del totale che interessa il nodo autostradale del capoluogo Ligure. Il deprezzamento degli immobili nelle immediate vicinanze dell'opera verrà indennizzato secondo legge; per gli edifici coinvolti meno direttamente si attueranno misure di mitigazione e compensazione.

Perché la gronda non è prevista tutto sotterranea senza viadotti sulle case? la cosa è fattibile anche se costa di più. Il porto rende 4 miliardi di euro l'anno i soldi ci sono

Autostrade - Il cosiddetto tracciato "in subalveo" del 2005 ipotizzava proprio l'attraversamento della Val Polcevera in sotterraneo, senza prevedere viadotti o opere all'aperto.

Il successivo approfondimento progettuale del tracciato aveva però evidenziato interferenze con le falde sotterranee del torrente Polcevera, e non solo, che avevano portato al superamento della Soluzione.

I problemi finanziari dell'opera autostradale non hanno alcun rapporto con l'asserita redditività del Porto.

Nel tratto di Ge Prà la gronda dovrebbe passare in quota tale da intercettare la falda acquifera che alimenta l'acquedotto IRIDE Prà ci sono certezze che agli utenti non verra a mancare il servizio di fornitura?

Autostrade - 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, le misure di cui sopra dovranno essere attuate in maniera preventiva.

In tempi di crisi è logico spendere?

Il tanto decantato "Bruco" che doveva evacuare milioni di TEU? E' Passato di moda?

A cosa serve la gronda ? A chi conviene si faccia? Quanto costa? Quanti anni per finirla? Quanto durerà la cantieristica nell'abitato? Perché sempre a ponente? Vedi ampliamento porto area Verrina nuova stazione Campo da Golf porto pescatori (Renzo Piano) tutto contemporaneamente ? pazzia!

Autostrade - La Gronda serve all'utenza tutta, ed in maggior parte a quella del bacino urbano genovese : la quota di puro spostamento all'interno dell'area urbana si attesta infatti appena al 16% del totale che interessa il nodo autostradale del capoluogo Ligure .

La Gronda costerà circa fra i 4 ed i 6 miliardi di euro e ci vorranno dai 7 agli 8 anni di lavori per realizzarla. La cantieristica sul percorso critico dei tempi è quella connessa all'avanzamento delle grandi frese TBM, che tuttavia non arrecheranno un grande disagio sulle zone abitate per tutte le ottimizzazioni previste (tecnologia di scavo, modalità non tradizionale di trasporto dello smarino, conferimento dei depositi a mare). I cantieri relativi agli altri ambiti impatteranno, singolarmente, per tempi inferiori a quelli totali suesposti.

La zona di Genova Voltri è caratterizzata da una viabilità già congestionata dall'attuale traffico veicolare E' normale in diverse ore del giorno impiegare oltre un ora e trenta per percorrere un Km o poco più?

Il passaggio di oltre 1000 camion al giorno in questa zona paralizzerà la viabilità della delegazione già congestionata come rispondete a tali obiezioni?

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

Gli impatti in tal senso presumibili in val Cerusa riguarderanno i cantieri di scavo delle fondazioni e di getto delle pile dei due viadotti autostradali e di quello di svincolo; trattandosi di molteplici cantieri puntuali, limitati per dimensione e per durata, in fase progettuale più avanzata sarà possibile studiarne la programmazione in modo tale da minimizzarne gli impatti.

Per quanto attiene alla val Leiro, gli imbocchi della piccola galleria Voltri e di quelle di svincolo saranno raggiunti dalle autostrade esistenti lavorando "di punta", ossia realizzando dapprima le opere in viadotto e rilevato/trincea di collegamento con l'A10 e l'A26, così da poter utilizzare tali opere come viabilità di cantiere per l'accesso alle aree di scavo delle suddette gallerie. Il materiale di scavo, laddove sia confermata la presenza dell'amianto, sarà mantenuto in condizioni umide e potrà essere portato a Cornigliano utilizzando l'A10 esistente generando un traffico di cantiere di una ventina di autocarri speciali (chiusi) al giorno per circa un anno e mezzo.

Sulle viabilità esistenti di ambedue le valli transiteranno invece solo gli autocarri per il conferimento dei materiali delle opere all'aperto (limitatamente alle pile dei viadotti), sicuramente in numero più modesto di quello descritto per il caso degli scavi. Ai cantieri di Voltri verrà applicato il protocollo ambientale previsto per l'appalto dei lavori in ambiti sensibili, già sperimentato sugli imponenti cantieri dell'A1.

Perché nello studio trasportistico non è stato tenuto in nessun conto la ferrovia, la metropolitana e ogni altro tipo di mezzo pubblico? Anche nei progetti al 2015, 2025 e 2035 non vi è alcun accenno alle seguenti opere:

Lotto 01: Realizzazione della prima fase funzionale del PRG Stazione Genova Voltri;

Lotto 02: Prolungamento lato levante della "Bretella di Genova Voltri" con allaccio verso est alla linea Succursale dei Giovi in prossimità di Bivio, Polcevera;

Lotto 03: Sistemazione a PRG Stazione di Genova Sampierdarena - Specializzazione della linea dei Giovi al traffico locale ed eliminazione delle interferenze fra le linee in ambito della stazione Genova Sampierdarena;

Lotto 04: Realizzazione del sestuplicamento Genova P.Principe-Genova Brignole, sistemazione a PRG della stazione di Genova Brignole e riassetto dei servizi nell'area di Genova Terralba.

L'importo di tale appalto è 367 milioni di euro (1/20 della gronda) e la durata è 6 anni. Uno studio trasportistico di sistema come intende essere quello presentato come può prescindere da tali opere?

veda su www.italferr.it il bando codice PA-1138.)

Autostrade - Le valutazioni trasportistiche di tipo pianificatorio-strategiche spettano, di competenza, agli Enti di governo del territorio. Al gestore autostradale che propone una rifunzionalizzazione di una infrastruttura esistente già in esercizio, compete la valutazione dei trend evolutivi della domanda modale che riguarda la propria infrastruttura così da valutare l'adeguatezza prestazionale dell'offerta di trasporto che intende proporre e mettere in atto, sia con riguardo agli scenari tendenziali futuri che a quelli programmatici complementari. In tal senso lo studio trasportistico ha considerato gli interventi viari pianificati dal territorio, che riguardano :

- la viabilità sul lungomare Polcevera;
- la strada a mare nell'area ex-Italsider;
- il Lungomare Canepa;
- il tunnel sub-portuale di Genova e la contestuale parziale dismissione di un tratto della Sopraelevata nella parte prospiciente il Porto Antico,

tutti interventi a supporto e razionalizzazione del sistema di adduzione/distribuzione del traffico autostradale verso/dalla rete stradale urbana, ma che non possono prescindere dal potenziamento della rete autostradale.

Nello studio trasportistico è presentato un incremento di traffico leggero e pesante al 2035 rispettivamente del 42% e del 101%. Allo stesso modo vorremmo far notare che il rapporto ISTAT 2003 prevede per la Liguria al 2035 una popolazione di 113301000 persone (ipotesi media). Assumendo l'attuale rapporto Genova/Regione di circa il 38%, al 2035 la città avrà 513mila abitanti, cioè 100mila in meno di oggi, pari al 16% in meno. E presumibilmente con età media più alta. Quanto è ragionevole un aumento di traffico, ripeto, del 42%? O tale aumento considera lo smantellamento (da parte delle istituzioni) di ogni altra forma di mobilità che non sia il mezzo privato?

Autostrade - Si evidenzia che il 42% di crescita rispetto alla domanda attuale considerato quale incremento sul lungo termine (anno 2035) per la mobilità delle persone in autoveicolo, significa, di fatto, assumere un tasso di incremento medio annuo per tali spostamenti pari ad appena 1,18%.

Tale ipotesi si basa sull'andamento fatto registrare dal traffico leggero sulla rete autostradale afferente il nodo di Genova (Autostrade A10, A12, A7 e A26) nel corso della decade 1996 - 2006. In

tale decennio, gli spostamenti in autoveicolo hanno fatto registrare un generale tasso medio di incremento annuo pari a 1,9%, con un valore minimo pari a 1,6% sulla A7 e un massimo pari a 2,3% sulla A26.

L'ipotesi considerata, pertanto, quasi dimezza il trend reale registrato nell'ultima decade.

Si evidenzia, peraltro, che tale trend è da mettersi in relazione con un andamento demografico che su base provinciale palesa un'evidente contrazione (-4,3% della popolazione residente tra 1996 e 2006 sul territorio della Provincia di Genova).

Si è quindi considerato, per l'analisi degli scenari futuri di rapporto tra domanda ed offerta di trasporto, di mantenere una relazione "demografia del territorio - mobilità" basata sulla riscontrata evidenza che pur a fronte di una riduzione della popolazione, gli spostamenti dei veicoli leggeri sul sistema autostradale sono cresciuti in generale di oltre il 20% nella decade 1996-2006.

Si pone in evidenza, quale ultima considerazione, che le previsioni demografiche cui è fatto riferimento (rapporto ISTAT 2003), risultano ad oggi modificate (rapporto ISTAT 2007): la popolazione indicata di 1'330'000 persone al 2035 quale "ipotesi media" sull'intera regione Liguria nel rapporto 2003, sale, nelle nuove previsioni ISTAT, a 1'460'000 persone circa (ipotesi "bassa"), 1'560'000 persone circa (ipotesi "media") e 1'655'000 persone circa (ipotesi "alta").