

### 3.

## LA STORIA DELLA GRONDA DI PONENTE

Il primo progetto esecutivo di potenziamento dei collegamenti Est-Ovest è degli inizi degli anni '80 e riguarda la **breccia Voltri-Rivarolo**, fra le autostrade A26 e A7. L'intervento, pur trovandosi in fase realizzativa (apertura dei cantieri), viene bloccato per l'opposizione di alcuni Enti locali.

Nel **1997** Autostrade per l'Italia (ASPI) redige uno studio intitolato "**Ipotesi di redistribuzione dei traffici autostradali gravitanti sul nodo di Genova**", basato su di un modello matematico dei flussi del solo traffico autostradale rilevati nel 1995. Vengono valutate diverse ipotesi progettuali nell'ottica di migliorare i livelli di servizio della mobilità autostradale, senza considerare le variazioni a livello della viabilità ordinaria. Lo studio giunge alla conclusione che gli interventi più efficaci per decongestionare il nodo autostradale di Genova consistono nel raddoppio delle autostrade in esercizio, seguendo tracciati prossimi agli attuali assi autostradali, compatibilmente con i vincoli ambientali ed insediativi.

Nell'**Ottobre 2000** viene adottato il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**, che individua diverse ipotesi per la riorganizzazione delle infrastrutture autostradali nell'area genovese e presenta una serie di alternative per una Gronda autostradale con la funzione di superare Genova passando a Nord della città attraverso dei tratti in galleria e connettendo Valle Scrivia con Valle Fontanabuona.

Il **12 marzo 2001** viene sottoscritto – da Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova e Provveditorato regionale alle Opere Pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – uno **scheme funzionale** concernente la riorganizzazione dell'intero **Nodo stradale e autostradale di Genova**.

L'intervento sul Nodo di Genova (N.d.G.) viene incluso nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge 443/2001 <> **Legge Obiettivo**) approvato con Delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica n 121 del **21 dicembre 2001**, e viene successivamente inserito nel IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione ANAS/ASPI.

In data **6 marzo 2002**, viene sottoscritta, fra il Governo e la Regione, l'Intesa Istituzionale Quadro per la realizzazione delle grandi infrastrutture, in cui sono previsti interventi atti a decongestionare il trasporto dell'Area Metropolitana di Genova.

Facendo riferimento allo schema funzionale approvato nel 2001, **da febbraio a settembre 2002** viene approntato da ASPI uno studio sul **Nodo di Genova** chiamato **Studio di Prefattibilità** che comprende le seguenti opere:

- il raddoppio dell'autostrada A10, tratto Genova Voltri - Genova Ovest, tramite la costruzione di una nuova autostrada parallela all'esistente con uscita per Genova Aeroporto e con l'attraversamento del torrente Polcevera con un nuovo viadotto in affiancamento al ponte Morandi esistente: la cosiddetta **Gronda di Ponente**;
- il potenziamento della A7 tramite la costruzione della Nuova Carreggiata Nord nel tratto Genova Ovest - Genova Bolzaneto: la cosiddetta **nuova carreggiata Nord A7**;
- il **nodo di San Benigno**;
- il tunnel di Rapallo.

Nel **2003** viene elaborato da ASPI uno **Studio di Area Vasta** e successivamente uno **Studio di Fattibilità** presentato da ASPI all'ANAS nel **settembre del 2003**. In questo studio, effettuato sulla base delle risultanze dello Studio di Area Vasta, vengono confrontate una serie di alternative progettuali che si aggiungono a quella già valutata nel 2002 ed inserita nel IV Atto aggiuntivo alla convenzione tra ANAS e ASPI.



Il **10 Dicembre 2003** il tavolo congiunto attivato dall'ANAS, con Regione, Provincia, Comune e ASPI, approva l'itinerario caratterizzato dall'attraversamento della **Val Polcevera tramite un tunnel passante al di sotto del letto del fiume** immediatamente a sud di Bolzaneto.

Sulla base dell'itinerario approvato, e a valle della registrazione (maggio 2004) del citato IV Atto Aggiuntivo da parte della Corte dei Conti, nel **Giugno 2004** si inizia il **Progetto Preliminare Avanzato e lo Studio di Impatto Ambientale**. Il lavoro si sviluppa attraverso un Tavolo Tecnico congiunto ANAS-ASPI-Regione-Provincia-Comune, coordinato dalla Regione, che ha il compito di analizzare la soluzione nei suoi dettagli, individuando e risolvendo le criticità. Ai primi di Ottobre del 2004 si arriva alla definizione di un tracciato condiviso.

Il Progetto Preliminare, concluso a **Marzo 2005**, pur fattibile tecnicamente, suscita, alla fine, perplessità sui possibili rischi di inquinamento delle falde acquifere in fase di costruzione del tunnel al di sotto del letto del fiume. Si torna dunque ad ipotizzare l'attraversamento del Polcevera tramite viadotto, riconsiderando l'itinerario che prevede la realizzazione di un **nuovo ponte sul torrente Polcevera** immediatamente a nord (a circa 150 metri di distanza) dell'esistente Viadotto Morandi.

Il **26 febbraio 2006** gli Enti Locali sottoscrivono con ANAS un **Protocollo di**

**Intesa** in cui di fatto viene "disegnato" il tracciato della Gronda di Ponente auspicato dagli Enti, che comprende il nuovo viadotto sul Polcevera, e nel **marzo 2006**, dopo una fase interlocutoria di confronto con gli organi tecnici del Comune di Genova, vengono riavviati i lavori del **Tavolo Tecnico**, sempre coordinato dalla Regione.

Il **23 giugno 2006** il Tavolo Tecnico conclude i suoi lavori con la **scelta della nuova configurazione della Gronda di Ponente**, che recepisce interamente i dettami precisati dal Protocollo del 26 febbraio e la individuazione dei possibili schemi funzionali per la A7 Nord/Sud.

Il **3 agosto 2006**, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture, si procede alla sottoscrizione di un nuovo **Protocollo di Intesa** che individua, all'interno del pacchetto di iniziative che costituiscono il Nodo di Genova, nella Gronda di Ponente e nel Nodo di San Benigno i due interventi prioritari.

Il **19 ottobre 2006**, nel corso di una riunione tenutasi presso gli Uffici della Regione Liguria in Roma, i rappresentanti degli Enti Territoriali evidenziano la necessità di ridefinire l'insieme delle iniziative infrastrutturali imprescindibili per il territorio genovese e, in questo quadro, arrivare alla **scelta del sito in cui poter smaltire il materiale di risulta (smarino)** proveniente dallo scavo delle gallerie, che dalle indagini eseguite, risulta caratterizzato dalla significativa presenza di

**minerali con presenza di amianto.**

Il **5 febbraio 2007** viene sottoscritto un ulteriore Protocollo di Intesa che, tra le altre cose, impegna ASPI alla rapida redazione di uno **Studio di Fattibilità Tecnica** in merito alla possibilità di recapitare oltre la diga foranea di Sampierdarena - opera di sbarramento prospiciente il porto che assolve principalmente la funzione di proteggere la costa smorzando l'intensità del moto ondoso - il materiale proveniente dallo scavo delle gallerie (coerentemente con il disegno della nuova zona costiera genovese).

Il **5 aprile e il 24 maggio 2007** ASPI illustra agli Enti Territoriali i contenuti di tale **Studio di Fattibilità** - poi formalmente inoltrato l'11 giugno 2007. Nello Studio, accogliendo una specifica richiesta del Presidente della Regione Liguria, viene esaminata anche la possibilità di poter conferire il materiale di risulta nel canale di calma prospiciente l'Aeroporto di Genova, un canale realizzato per consentire il transito dei mezzi di emergenza e per proteggere le strutture dell'aeroporto smorzando l'intensità del moto ondoso. Il canale avrebbe continuato a svolgere le proprie funzioni anche dopo il deposito dei materiali di scavo. Data la delicatezza del tema, gli Enti Locali non ritengono tuttavia di operare una scelta definitiva in tal senso.

Nel **febbraio 2008** viene presentato all'ANAS il **Progetto Preliminare Avan-**

zato del progetto, nella configurazione concordata a novembre 2006 ulteriormente affinata.

Nell'aprile 2008 inizia ad operare il Gruppo Tecnico di Lavoro, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture, al cui interno operano anche autorevoli funzionari del Ministero dell'Ambiente: al suddetto Gruppo di Lavoro viene affidato il compito di individuare il sito ottimale in cui poter conferire il materiale - caratterizzato dalla presenza significativa di minerali amiantiferi - proveniente dallo scavo delle gallerie.

Il 22 agosto 2008 Regione, Provincia e Comune scrivono al Ministero delle Infrastrutture ad ANAS e ad ASPI una lettera in cui, confermando il canale di calma come riferimento base per la risoluzione del problema del materiale di risulta, indicano in un nuovo tracciato, proposto dal Comune, la migliore soluzione in termini di costi/benefici. Tale soluzione sposta l'attraversamento della Val Polcevera a Bolzaneto, evitando l'abbattimento del Morandi e aprendo una prospettiva di collegamento con la programmata Gronda di levante. Gli Enti individuano anche un percorso di partecipazione dei territori interessati che coinvolga, fra l'altro, i Municipi.

Il 10 settembre 2008 il Gruppo Tecnico di Lavoro istituito presso il Ministero delle Infrastrutture conclude i suoi lavori individuando nel Canale di Calma il recapito finale del materiale di risulta.

Il 24 Ottobre 2008 il Comune di Genova chiede ufficialmente l'avvio del Dibattito Pubblico atto a coinvolgere direttamente i cittadini nel processo decisionale per la scelta definitiva del tracciato e l'11 dicembre 2008, in un incontro propedeutico, il progetto del febbraio 2008 viene confrontato con altre tre alternative.

Nel dettaglio le quattro soluzioni esaminate sono le seguenti:

- **Soluzione 1**, anche detta "alta", chiesta ufficialmente dagli Enti il 22 agosto; prevede l'attraversamento della Val Polcevera a nord dell'attuale svincolo autostradale di Bolzaneto dell'A7, con il mantenimento dell'attuale viadotto Morandi sull'A10; la soluzione è corredata dalla previsione di realizzare una bretella di collegamento del tracciato di Gronda con lo svincolo aeroportuale sull'A10, elemento che la differenzia da tutte le altre soluzioni.

- **Soluzione 3**, anche detta "intermedia"; prevede l'attraversamento della Val Polcevera in prosecuzione alla giacitura dell'A12 all'altezza del suo innesto sull'A7 (zona di Rivarolo-Benigato) e, come nel caso della soluzione 1, il mantenimento dell'attuale viadotto Morandi sull'A10.

- **Soluzione 4** (progetto del febbraio 2008); prevede l'attraversamento della Val Polcevera subito a nord dell'attuale viadotto Morandi sul-

l'A10, di cui se ne prevede la successiva demolizione.

- **Soluzione 5**, anche detta "bassa"; prevede l'attraversamento della Val Polcevera subito a sud dell'attuale viadotto Morandi, previsto, come per la soluzione 4, in successiva demolizione.

Le categorie attraverso cui viene effettuato il confronto sono: i miglioramenti che ciascuna soluzione potrebbe apportare al traffico nel 2025, l'impatto socio-economico di ciascuna alternativa, i problemi relativi alla gestione dei cantieri. Lo studio offre un primo commento dei risultati, lasciando al dibattito il compito delle conclusioni.

Nel Gennaio 2009 viene elaborata una quinta soluzione, proposta da Comune di Genova, a partire dalla Soluzione 1 (alta):

- **Soluzione 2**: il collegamento della Gronda con l'A7 viene realizzato in corrispondenza dell'attraversamento della Val Polcevera a sud del casello di Bolzaneto, mediante svincolo completo di raccordo per tutte le manovre, cioè tra Milano e Ventimiglia e tra Milano e la direttrice A12. Il collegamento della Gronda con l'A7 per i veicoli provenienti e diretti a sud (Genova) viene realizzato in corrispondenza dell'attuale interconnessione A7/A12, riutilizzando in parte l'attuale tratto autostradale.