



**La Gronda
di Genova**

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

Commissione per il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova

Luigi Bobbio, Andrea Mariotto, Paola Pucci, Jean-Michel Fourniau

Relazione conclusiva

Posizioni, argomenti e proposte emersi nel dibattito pubblico

Mercoledì 29 aprile 2009 - Palazzo Ducale, Genova - ore 17:30-20:30



Il dibattito pubblico è stato **difficile e tormentato...**

... ma ha anche consentito di ascoltare **tutte le voci**, di esaminare **aspetti diversi**, di sollecitare **nuove proposte e nuove analisi**

- **6** incontri pubblici di presentazione e **7** incontri pubblici tematici
- incontri collaterali più ristretti:
 - laboratorio sul traffico
 - tavolo delle garanzie
 - riunioni sui tracciati alternativi
- **38** Quaderni degli attori
- le informazioni sono state progressivamente arricchite
- **29** esperti hanno partecipato agli incontri o inviato contributi scritti
- i media hanno dato ampio rilievo al dibattito: **400** articoli in 3 mesi pari a una media di circa **4,6 articoli al giorno**

apertura
e
trasparenza





**Non tocca a noi decidere
... né indicare una soluzione ai decisori**

Il nostro compito è:

presentare lo stato della questione “Gronda”

al termine di tre mesi di dibattito

mettendo in luce gli aspetti condivisi

- sono pochi ma ci sono -

e gli aspetti controversi

indicando gli argomenti che sono stati portati nel dibattito



Da dove siamo partiti...

le 5 alternative proposte da ASP1



... dove siamo andati

aspetti più generali sulla mobilità, esplorazione di possibili
soluzioni alternative autostradali e non

Possiamo riassumere così:

Da un'esperienza condivisa che genera problemi
(la congestione del nodo di Genova)...
... alla proposta di diverse soluzioni.

Questa relazione è perciò divisa in tre parti

- 1. Il problema**
- 2. Le soluzioni**
- 3. Progettazione e lavori**





**La Gronda
di Genova**

DIBATTITO PUBBLICO
1 febbraio - 30 aprile 2009

1. Il problema





**La Gronda
di Genova**

DIBATTITO PUBBLICO
1 febbraio - 30 aprile 2009

**Se il punto di partenza condiviso è la
congestione....**

**..... questa esperienza pone
problemi di diversa portata e natura**







La congestione è un problema...

- **... di efficienza e sicurezza della rete autostradale** **ASPI**
 - 800 giorni/anno con turbative del traffico nel tratto GeBolzaneto-GeVoltri all'A10/A26 e 75.000 transiti medi giornalieri annui sul ponte Morandi
- **... per la mobilità urbana** **Comune di Genova**
 - una mobilità urbana “virtuosa” con alte percentuali di utilizzo dei mezzi pubblici (41%), soffocata da alti livelli di saturazione delle strade (58%) e da una scarsa efficienza della rete ferroviaria
- **... per lo sviluppo** **Comune, Camera di Commercio, Confindustria, Porto, Cgil, Cisl**
 - dell’attività del Porto e dell’economia genovese, è alto il costo del tempo perso in coda
- **... per la qualità della vita** **Ambientalisti**
 - l’inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalla congestione da traffico come causa di bassa qualità della vita



Diverse definizioni del problema..... ... diversi giudizi sulla Gronda

- **opera necessaria**  **ASPI**
 - a ottimizzare la circolazione e la sicurezza sulla **rete autostradale**
- **tassello necessario**  **Comune**
 - di un disegno di **riorganizzazione della rete complessiva della viabilità** complementare al potenziamento del trasporto pubblico locale e della rete ferroviaria
- **infrastruttura necessaria**  **Comune, Cciaa, Confindustria, Porto, Cgil, Cisl**
 - per garantire lo **sviluppo** dell'economia genovese
- **soluzione sbagliata**  **Coordinamento dei comitati, Ambientalisti, Amici del Chiaravagna, Decrescita Felice, Inu Liguria**
 - a un problema (la congestione) sino ad ora non governato



Gli argomenti sulla Gronda

Pro

- **Congestione autostradale** in crescita sul medio periodo, che può essere risolta unicamente grazie a un raddoppio dell'attuale A10 (soprattutto Aspi)
- **Vulnerabilità del sistema** legata alla configurazione del nodo di Genova (Bonifai, ASPI, Comune...)
- **Insufficienza degli interventi** previsti su viabilità urbana, trasporto pubblico locale e nodo ferroviario nel risolvere la congestione (PUM Genova)
- **Favorire lo sviluppo** dell'economia genovese attualmente soffocata dalla debolezza dei suoi collegamenti (Comune, Porto, Cciaa, Unione industriali)
- **Benefici per la salute** di chi abita lungo A10

Contro

- **Opera devastante** per un territorio già martoriato
- **Domanda di mobilità** locale e di scambio piuttosto che di attraversamento; spostamenti nord-sud più importanti di quelli est-ovest
- **Puntare sulla strada piuttosto che sulla ferrovia** è in contrasto con le politiche europee e con le prospettive di sviluppo sostenibile
- **Opere già previste** o facilmente prevedibili potrebbero rendere superflua la gronda
- **L'offerta tenderà a far aumentare** la domanda e a rinviare i problemi



Il laboratorio sul traffico: i temi affrontati

PUM, scenari di traffico urbano: modello di simulazione del PUM del Comune

PUM, effetti sul traffico locale (2020) delle **opere previste** (ferrovia, trasporto pubblico e nuova viabilità urbana) negli scenari **con e senza Gronda**

Porto: previsioni di crescita dell'**attività portuale** sul medio periodo ed effetti sulla ripartizione modale

RFI: effetti degli interventi ferroviari previsti sull'incremento di **capacità della rete ferroviaria**

La mobilità urbana resta stabile al 2020: da 154.400 a 152.000 spostamenti/giorno/ore di punta

Il potenziamento del trasporto pubblico e del ferro **incrementano del 3% l'uso del mezzo pubblico** per gli spostamenti urbani al 2020

L'indice di saturazione delle strade **si riduce** con la Gronda di circa 3% (urbane) e tra 5e10% (autostrade)

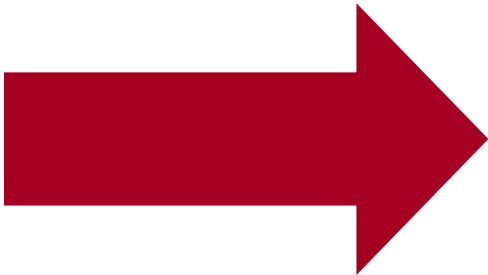
Per rendere funzionali gli investimenti sul porto, la capacità portuale deve passare **da 1,9 a almeno 3,25 mil/teu entro il 2015**. E' necessario potenziare i servizi ferroviari e, per i rotabili, il trasporto su gomma

Incremento della capacità della rete al 2015 del 43% per le lunghe percorrenze, del 25% per il trasporto regionale e dell'80% per le merci (+ 640 treni)

Il laboratorio sul traffico Quali spunti sono emersi

Evitare che la Gronda generi un aumento del traffico privato, attraverso un **incremento dell'offerta di trasporto pubblico**

Favorire e sostenere **forme di mobilità dolce**



Promuovere l'avvio di un **laboratorio permanente** sui temi delle politiche per la mobilità, aperto alle **parti economiche**, alle **associazioni** e ai **comitati dei cittadini** che rappresenti il luogo del confronto e dell'informazione sui temi della mobilità e del territorio



La discussione sui costi e i benefici della Gronda

I benefici non giustificano i costi

(Marco Ponti e Paolo Beria)

Il massimo costo di investimento sostenibile per compensare i benefici socio-economici è pari a 1,52 miliardi di euro invece di 4,5 miliardi euro

Sottostimati i benefici e sovrastimati i costi nell'ACB di Ponti-Beria

(ASPI)

Sottostimato il valore economico del tempo per l'economia genovese e costi sovrastimati

I costi del non fare sono 570 milioni euro/anno

(Alberto Cappato)

I costi sono pari a 934 euro/abitante. La Gronda si ripaga in 5 anni

Sovrastimati i costi del non fare

(GianMarco Bruno)

Sovrastimato il tempo medio di blocco del traffico e il numero di veicoli coinvolti. Il costo del non fare è solo di 30 milioni di euro/anno invece di 570 milioni/euro/anno.

I costi del non fare ferroviario

(Giuseppe Macchioni)

I danni per l'economia del Nord/Ovest sono pari a: 110.000 posti di lavoro persi; 6 miliardi euro/anno di valore aggiunto persi; 2,5 miliardi anno benefici fiscali dello Stato persi



**La Gronda
di Genova**

DIBATTITO PUBBLICO
1 febbraio - 30 aprile 2009

2. Le soluzioni



La cosiddetta “opzione zero”

(che proprio “zero” non è)



Puntare sul ferro e su opere già previste

(coordinamento dei Comitati, Gruppi Ambientalisti, Associazione amici del Chiaravagna)

- Potenziamento dei servizi ferroviari metropolitani
- Bretella di Borzoli (“bivio Lastrego”)
- Strada a mare Cornigliano - Lungomare Canepa
- Strada di sponda destra Polcevera
- “Porto lungo”.

Interventi per un nuova mobilità urbana

(Movimento Decrescita Felice Genova – ISDE):

Interventi sul **nodo ferroviario**, trasporto pubblico locale con **linee dedicate** in sede protetta; **car e bike sharing**, **parcheggi** residenziali (non in centro), **percorsi pedonali protetti**, **zone 30** ecc.



L'ipotesi incrementale

(INU Liguria)

Effettuare alcune opere, valutarne gli effetti e solo dopo, eventualmente, progettare altre opere:

- **Strada a mare** e potenziamento **svincolo Cornigliano - Aeroporto**
- **Potenziamento A7**
- Ridisegnare il **raccordo tra A10 e A7** ad est del viadotto Morandi



Tracciati oltre Appennino

Questo tema è circolato continuamente nel dibattito: “Perché Genova non può avere una **tangenziale** come Milano e Roma e deve avere invece un’autostrada in mezzo alle case?”

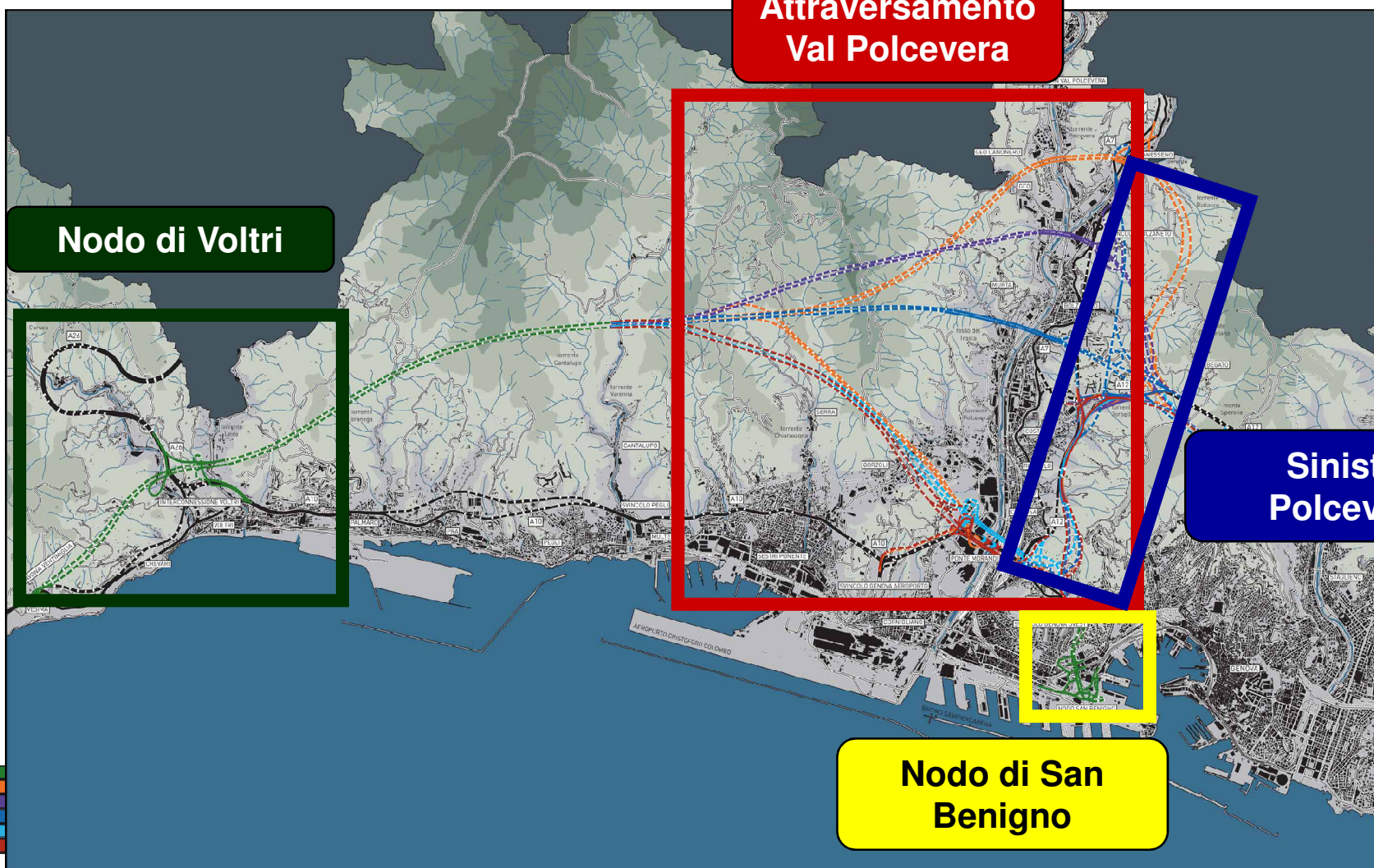
Le proposte di Matteucci, Parodi e – in parte – di Massa

Obiezioni fondamentali (da parte di ASPI)

- l’incarico ricevuto da ANAS riguarda solo il Ponente (ma ANAS potrebbe rivedere questo punto)
- la tangenziale catturerebbe soltanto il traffico di attraversamento (26%) e sarebbe sottoutilizzata
- costi troppo alti (anche per via dei raccordi)



I tracciati proposti da Aspi





**Nodo di San
Benigno**

E' l'unico tratto sicuramente condiviso della Gronda,
salvo correzioni del tracciato

Nessuna obiezione è emersa nel corso del dibattito

Tutti lo considerano indispensabile

Si potrebbe dare priorità a quest'opera anche per la
sua rilevanza con la "strada a mare"





**Sinistra
Polcevera**

Esiste un'ampia condivisione sul fatto che il raddoppio dell'A7 possa essere necessario. Traffico sud-nord – Porto di Genova

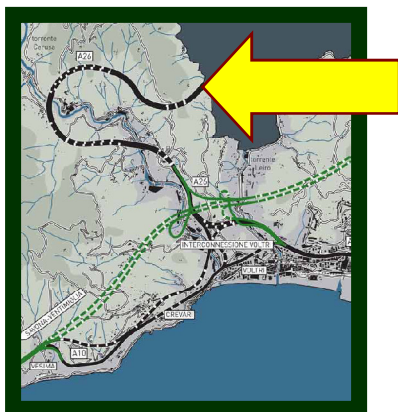
Anche a questo tratto potrebbe essere data priorità

Sono emerse però obiezioni sui tracciati che, come formulati inizialmente, sono molto impattanti su quartieri densamente abitati (Certosa, Rivarolo) e su aree di collina

Sono state avanzate proposte, anche molto precise, da parte di cittadini per modificarne il percorso in modo da risparmiare le abitazioni.

Nel corso del dibattito ASPI ha cominciato a lavorare con i cittadini e sta elaborando proposte alternative





Nodo di Voltri

Malgrado i miglioramenti della proposta ASPI rispetto al progetto 2006 (soprattutto per quando riguarda i cantieri) sono emersi punti particolarmente critici:

Vesima, Crevari, Valle Cerusa, Valle Leira

Unica alternativa proposta che eliminerebbe del tutto questi punti critici:

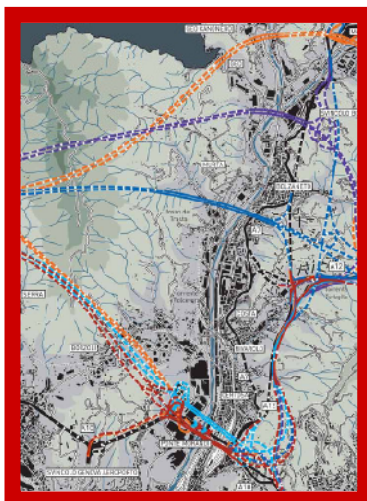
Attacco della Gronda dall'A26 area di servizio Turchino

Obiezioni di ASPI:

- commistione del traffico sulla prima parte dell'A26
- dislivello e spreco energetico
- viadotto nel territorio di Mele particolarmente alto e impattante

ASPI si è comunque impegnata a ristudiare il tracciato e le aree di cantiere a Voltri per ridurre i notevoli impatti

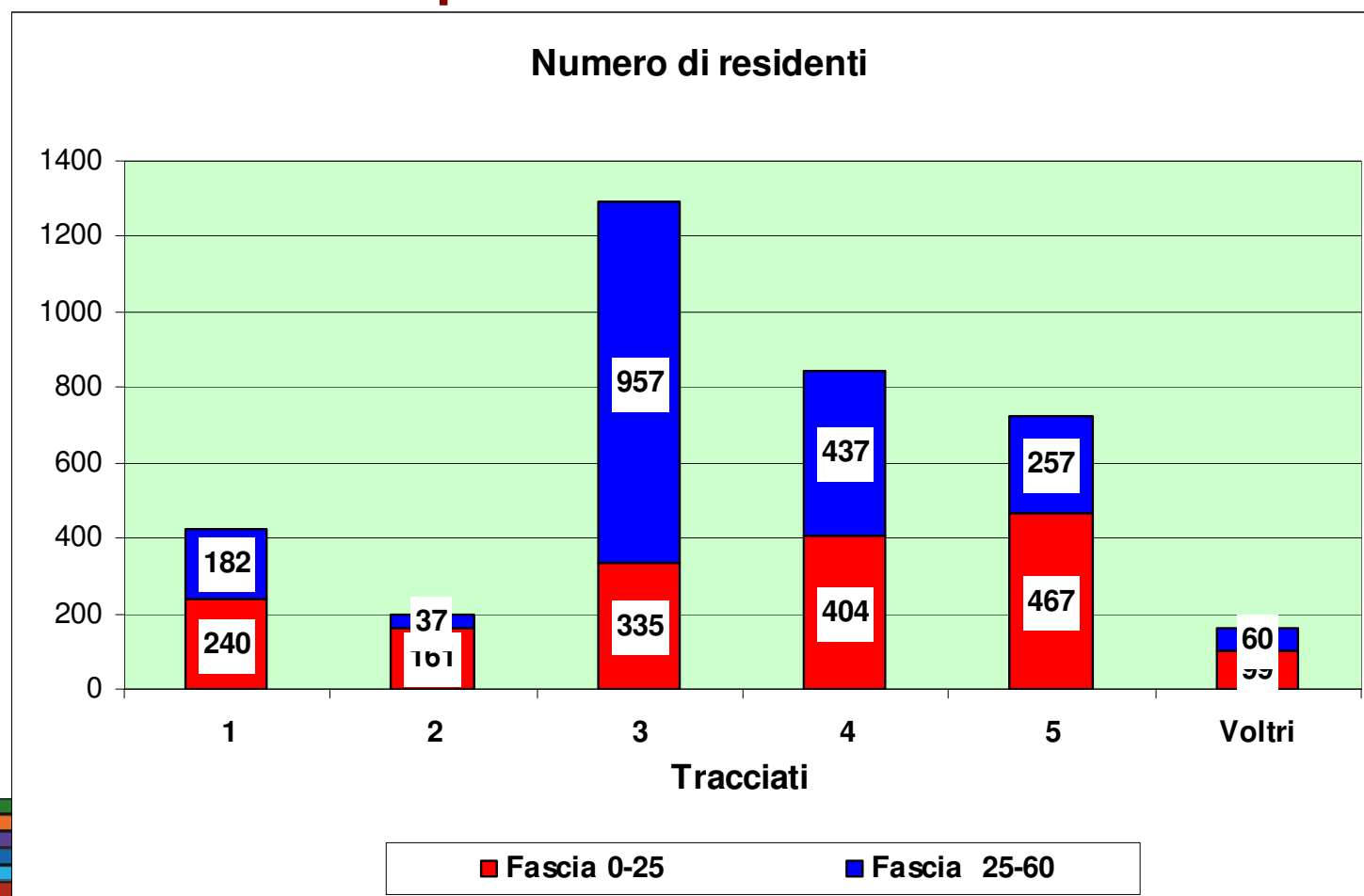


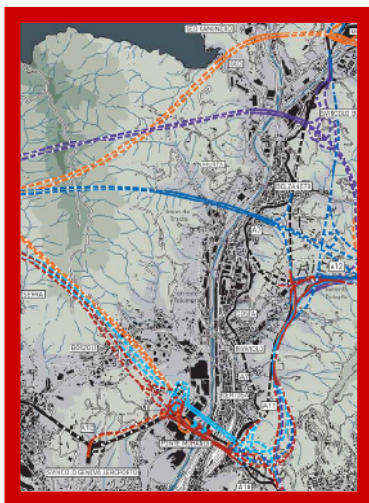


**Attraversamento
Val Polcevera**

Tutti i 5 tracciati sono notevolmente impattanti
Ma in modo diverso.

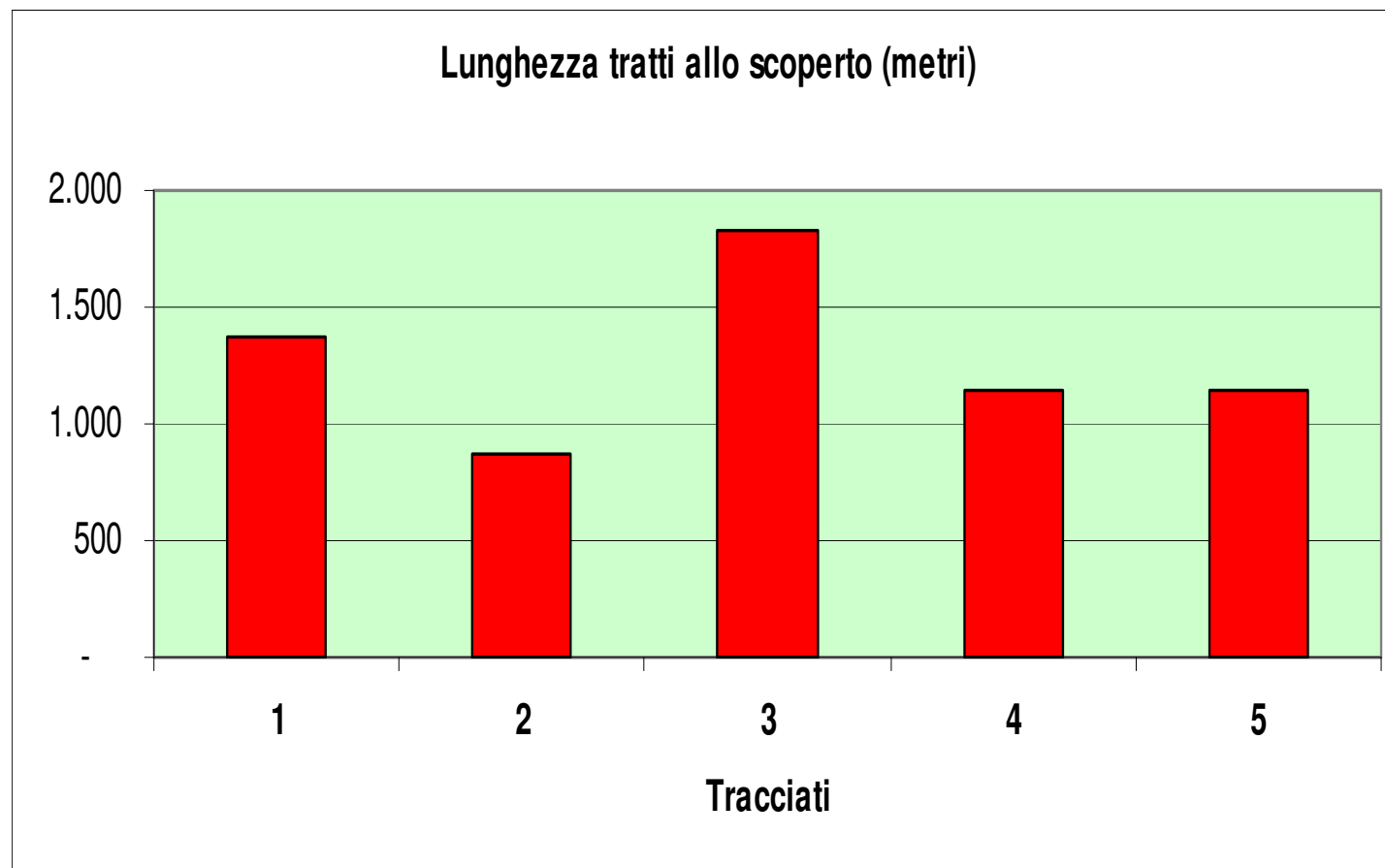
Impatto sulle abitazioni

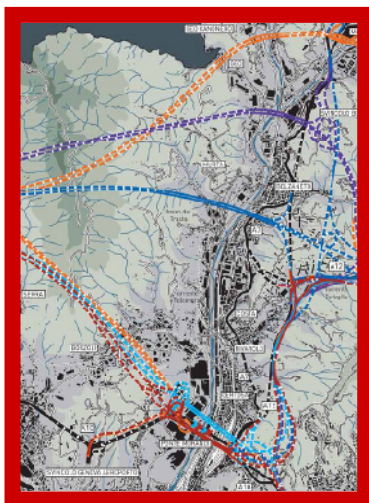




**Attraversamento
Val Polcevera**

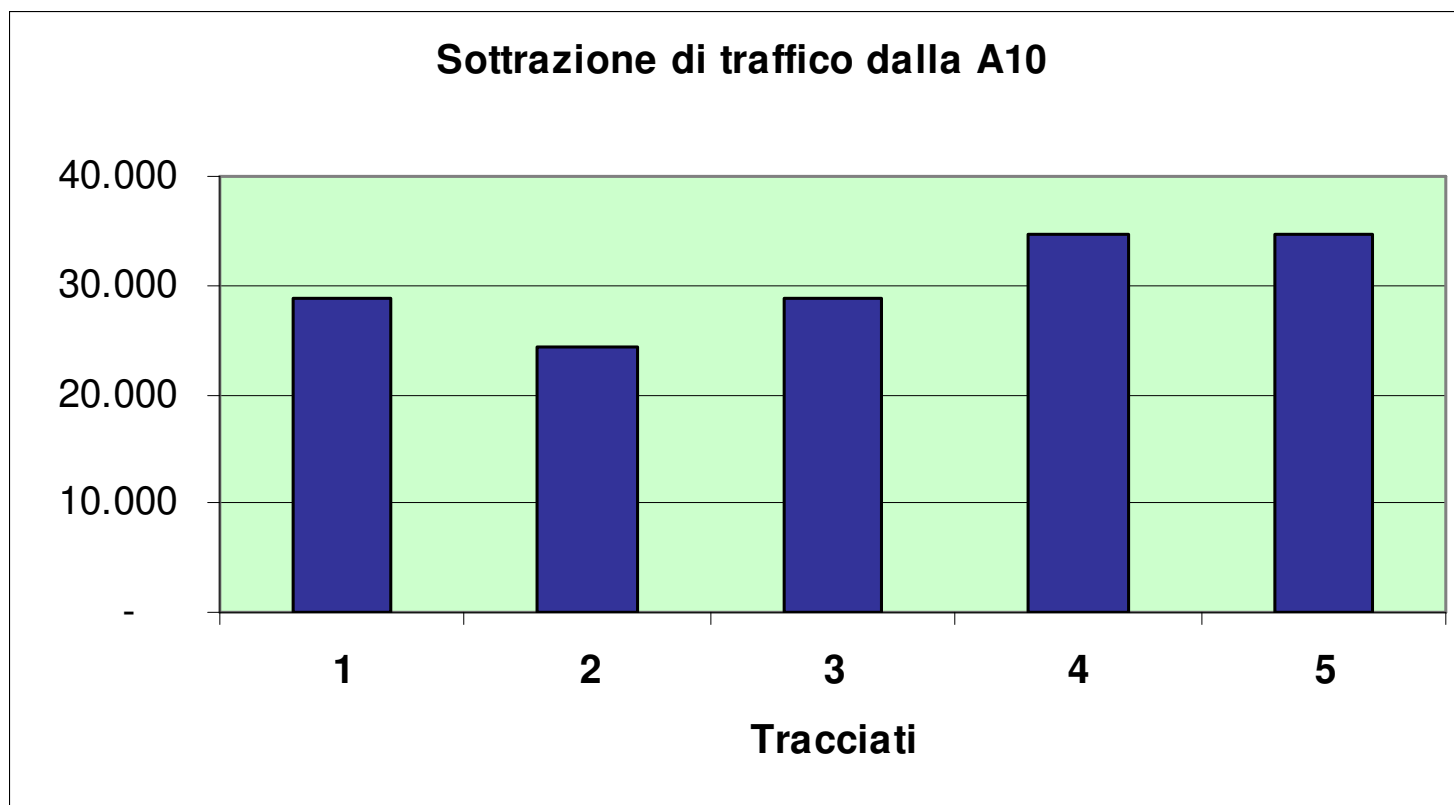
Lunghezza tratti allo scoperto





**Attraversamento
Val Polcevera**

Efficienza trasportistica (elaborazione ASPI)



Passaggio sotto il Polcevera

L'ipotesi del subalveo era stata esclusa nel 2005 dopo tre anni di studi. Le tecniche di scavo (fresa) allora non disponibili renderebbero questa ipotesi fattibile.

Rimangono tuttavia alcuni problemi molto rilevanti:

- interferenza con la falda di acqua potabile utilizzata dall'acquedotto di Genova
- difficoltà altimetriche per la connessione con le sponde
- lunghezza notevole delle gallerie (oltre 10 km), quantità di smarino

Due possibilità

Passaggio a valle dei pozzi

all'altezza del ponte Morandi

Passaggio nella media valle

Vista l'estrema importanza della questione sarebbero augurabili approfondimenti

Tutto in una volta o per parti?

I benefici dell'opera si vedranno solo al termine di tutti i lavori, ossia tra 10 anni.

Alcuni (p.es. Bonifai, Massa) hanno sottolineato l'esigenza di procedere per **lotti funzionali**.

Questa indicazione ha alcuni punti comuni con l'**ipotesi incrementale** proposta dall'Inu.

Quali potrebbero essere i lotti funzionali? San Benigno? Raddoppio A7? o altro ancora?

ASPI potrebbe rivedere il suo progetto in modo che possa essere attuato per lotti funzionali?



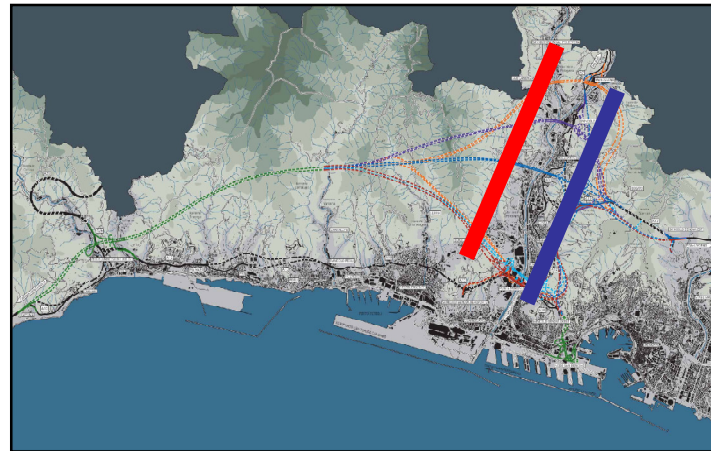
L'asse nord-sud

All'inizio sembrava che la questione principale fosse l'asse **est-ovest**

Il dibattito ha messo in luce l'importanza – per lo meno uguale, se non maggiore - dell'asse **nord-sud**.

Ma quale asse nord-sud?

ASPI: raddoppio
A7



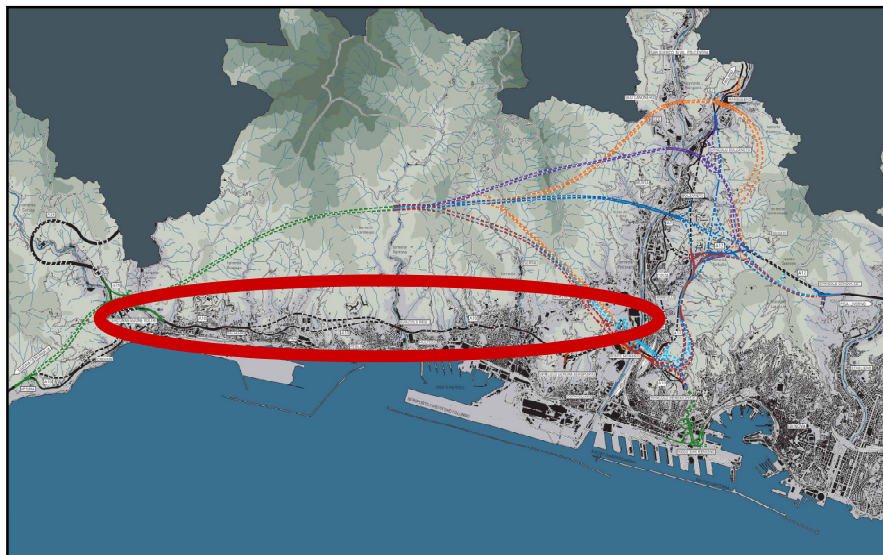
Alcuni partecipanti
(Bonifai, Vigna)
propongono – in
alternativa o in
aggiunta - un asse
nord-sud a partire da
Cornigliano

Il nodo di Cornigliano

Polo importante di sviluppo: Aeroporto, Erzelli, ex-Ilva

Come assicurare che il nodo di Cornigliano sia servito dalla nuova autostrada?

Il futuro della A10



Un tema largamente condiviso nella città (da Confindustria, ai municipi, a numerosi cittadini) è stato quello dell'eliminazione del pedaggio.

Ipotesi emerse:

Problema: manutenzione

- declassamento
- a pagamento per chi attraversa, gratis all'interno della città
- divieto di circolazione dei mezzi pesanti

Problema: barriere

Società Autostrade si è dichiarata indisponibile. Il mancato introito andrebbe trattato come un costo aggiuntivo

Altro problema: la gratuità della vecchia tratta non incentiva il trasferimento sulla nuova gronda





**La Gronda
di Genova**

DIBATTITO PUBBLICO
1 febbraio - 30 aprile 2009

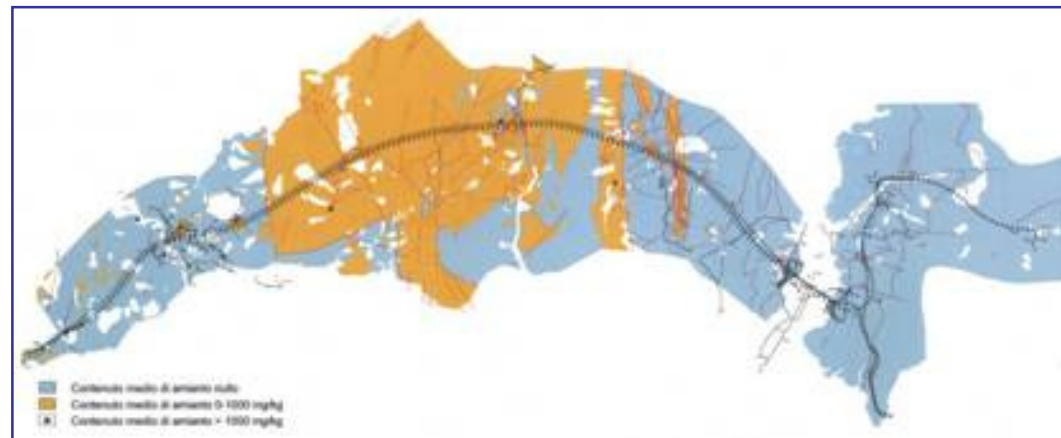
3. Progettazione e lavori



Il rischio amianto

Lo studio ASPI-Spea ha confermato la **presenza diffusa di amianto tra monte Amandola e Polcevera**

Nella zona di Voltri la **presenza di amianto è più localizzata** e saranno necessarie ulteriori verifiche prima di decidere i metodi di scavo e di trasporto



Le analisi effettuate e le misure previste sono ritenute dagli esperti indipendenti **‘in grado di gestire il rischio amianto’**

Il rischio amianto è trattato nella **VIA** e sono previsti **monitoraggi “in tempo reale” sulle rocce** durante i lavori



La gestione dei cantieri e lo smaltimento dello smarino

2 macro-zone

a seconda di: forma/funzioni delle gallerie e presenza di amianto

Destra Polcevera (amianto)	Sinistra Polcevera (no amianto)
Gallerie lunghe a sezione continua	Gallerie brevi spesso intersecate tra loro
scavo meccanizzato TBM	scavo tradizionale
nastro/tubo trasportatore	camion + nastro/tubo trasportatore

5 milioni mc destinazione finale smarino
Banchina aeroportuale + VTE

3 milioni mc Cave Val Varenna

tempistica: 3 anni di progettazione e iter approvativo + 7/8 anni lavorazioni

La gestione dei cantieri e lo smaltimento dello smarino

Misure e strumenti di mitigazione:

- riduzione trasporti su gomma ed uso dell'autostrada
- insonorizzazione impianti, barriere antirumore provvisorie
- monitoraggio ex-ante dei siti di cantiere per ripristino condizioni di partenza
- ruoli del Responsabile Ambientale, dell'Osservatorio Ambientale e dell'Infopoint nell'avanzamento dei lavori (Brennero)

per le falde acquifere:

- monitoraggio ex-ante
- modellizzazione (individuazione dei gradi di rischio di interferenza con le sorgenti)
- interventi di prevenzione e mitigazione a seconda del grado di rischio

La gestione dei cantieri e lo smaltimento dello smarino

preoccupazioni ed osservazioni su:

- **collocazione del nastro/tubo trasportatore sul letto del Polcevera**
- **viabilità di servizio per arrivare ai cantieri di imbocco (Voltri e SxP.ra)**
- **percorrenza dei mezzi in zona Campasso (Tracciato 4)**
- **strade di cantiere in zona via Pallavicini e passaggio sopra campo sportivo Torbella**
- **campo base o campo industriale in zona Campi (a vincolo verde)**
- **sversamento smarino a Voltri**
- **...**



L'impatto sull'ambiente e sulla salute

Il Dibattito Pubblico ha fatto chiarezza su u

VAS – prevista per piani e programmi (e non per p

Risk assessment – con valenza preventiva, per
rischio accettabile

Piano di monitoraggio ambientale – parte int
carico del Proponente, ma gestito da Ente terzo

SIA – da prodursi con il Progetto Preliminare a cur
contenente anche dati sugli impatti; misure di m
compensazione; alternative di progetto e opzion
scelta rispetto agli impatti ambientali

VIA – obbligatoria anche per le opere in legge Obie

Accertamento della compatibilità ambientale
sede di approvazione definitiva dei progetti

Sono tutti strumenti che
trattano gli aspetti
ambientali e sanitari

e che intervengono
eventualmente nelle fasi
successive al dibattito
pubblico

Per questo nel Dibattito
Pubblico si sono indagate
maggiormente alternative
progettuali, questioni
trasportistiche e
amministrativo-gestionali

L'impatto sull'ambiente e sulla salute

- **Inquinamento atmosferico** →

I dati mostrano che Genova non ha ancora raggiunto i livelli di qualità dell'aria previsti dalla legge. La Gronda dovrà recepire norme ancora più severe (es. PM2,5)

- **Inquinamento acustico** →

Viene simulato con modelli tridimensionali e si prevede comunque un monitoraggio in esercizio.

- **Biodiversità** →

I tracciati interesserebbero più o meno direttamente SIC, corridoi ecologici, aree focali, habitat naturali tutelati e siti di ricolonizzazione naturale (cave dismesse).
La Valutazione di incidenza è compresa nella VIA.

L'impatto sulle attività industriali e commerciali

Attori economici e rappresentanze sindacali sostanzialmente favorevoli all'opera a condizione sia **garantito il mantenimento delle produzioni**: (condizione particolarmente onerosa per quanto riguarda l'Ansaldo)

- **censimento** sulla base di indicatori quali: numero addetti, valore aggiunto, specificità insediative, ecc.
- eventuali **ricollocazioni prima dell'avvio** dei cantieri

osservazioni "migliorative"

- **impatto dei cantieri**: suddivisione in lotti, rigida programmazione temporale, eventi per la rivitalizzazione delle aree, interventi di riqualificazione urbana, interventi sulla fiscalità, ecc. (es. Confesercenti)
- **destinazione dello smarino** ampliamento delle banchine da accompagnarsi con progetti specifici per nuovi insediamenti e nuove funzioni (CGIL)
- **efficienza e trasparenza procedure** (gare d'appalto, costi, tempi)

L'impatto sulle abitazioni

- le domande (e-mail, interventi, proteste, ...) raccolte fin dagli incontri di presentazione
- i motivi e gli impatti della pubblicazione degli elenchi dei potenziali interessati
- la strategia sviluppata dal Comune per la gestione del problema
- **preliminare di intesa tra Comune, Anas e Autostrade**
come base per un eventuale Accordo di Programma anche con Regione e Provincia
 - § procedure per la ricollocazione delle famiglie e delle attività produttive interessate
 - § definizione di indennizzi per i fabbricati che permarranno
 - § modalità di utilizzo delle somme previste per legge per riqualificazioni urbanistico-ambientali

L'impatto sulle abitazioni

Contenuti salienti del Preliminare di Intesa:

- § **2 Uffici-sportello presso i Municipi appena scelto il tracciato**
- § **Commissione Tecnica per la valutazione degli immobili (che assumerà a riferimento i valori al settembre 2008)**
- § **rialloggiamento 'accompagnato' in base alla località di residenza e alla tipologia di partenza, oppure rialloggiamento 'in autonomia'**
- § **indennizzi a disposizione con l'approvazione del progetto definitivo (+ contributi aggiuntivi Legge Regionale 39/07)**



Compensazioni e progettazione integrata

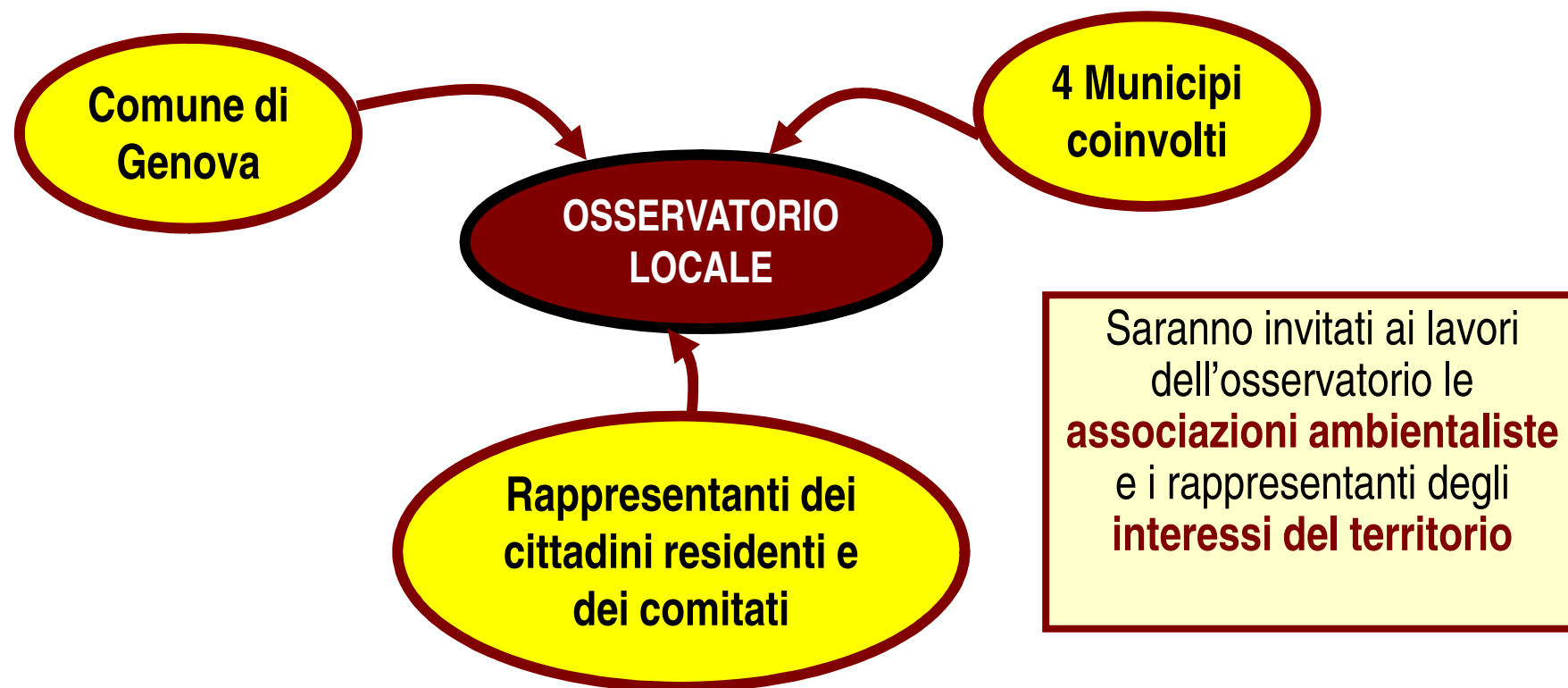
Le esperienze innovative dell'Osservatorio della Torino-Lione per la valle di Susa e dell'autostrada Pedemontana hanno mostrato che:

- la **progettazione dell'opera** dovrebbe essere effettuata **con uno stretto rapporto con il territorio**
- le opere finanziate con il **fondo compensativo** dovrebbero essere progettate **mediante un piano complessivo** e coerente e non disperse in mille rivoli



L'osservatorio

Nel corso del dibattito pubblico è nata la proposta di un Osservatorio locale formato da 20 membri:



L'osservatorio

**Progettazione
preliminare**

interloquisce stabilmente con Aspi

**Processo di
valutazione di
impatto ambientale**

facilita la partecipazione dei cittadini, raccoglie o formula osservazioni

**Progettazione
definitiva e esecutiva**

verifica che le eventuali modifiche richieste siano rispettate

Realizzazione

interloquisce, direttamente o attraverso propri esperti, con ASPI sull'esecuzione delle opere. ASPI garantisce l'accesso alle aree di cantiere.

Fondo compensativo

raccoglie le proposte che vengono dal territorio e contribuisce a elaborare un piano di interventi





La Gronda
di Genova

DIBATTITO PUBBLICO
1 febbraio - 30 aprile 2009

Tra 15 giorni presenteremo la **relazione scritta** che terrà conto delle osservazioni che riceveremo oggi

Entro **fine maggio** Autostrade per l'Italia dirà come intende tener conto delle critiche e dei suggerimenti emersi da questo dibattito pubblico





La Gronda
di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

Ringraziamo

Le **associazioni**, i **comitati** e i **cittadini** che hanno creduto nel dibattito e vi hanno contribuito con intelligenza e passione, e talvolta con legittima rabbia.

Autostrade per l'Italia che ha mostrato piena disponibilità a fornire informazioni e a esporsi a un confronto difficile svolgendo un ruolo inconsueto per una grande società privata

Il lavoro della commissione (sito, verbali, contatti, mail ecc.) non sarebbe stato possibile senza l'impegno di

Stefano Bonabello, Simonetta Costa, Laura Longoni, Gigi Macciò, Eleonora Parlagreco, Monica Penco, Andrea Pillon, Gianfranco Pomatto, Elisa Videtta
a cui vanno i nostri più affettuosi ringraziamenti

