

La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO
1 febbraio – 30 aprile

“La dichiarazione di Autostrade per l’Italia”
Parte quarta

LE CONCLUSIONI DI ASPI

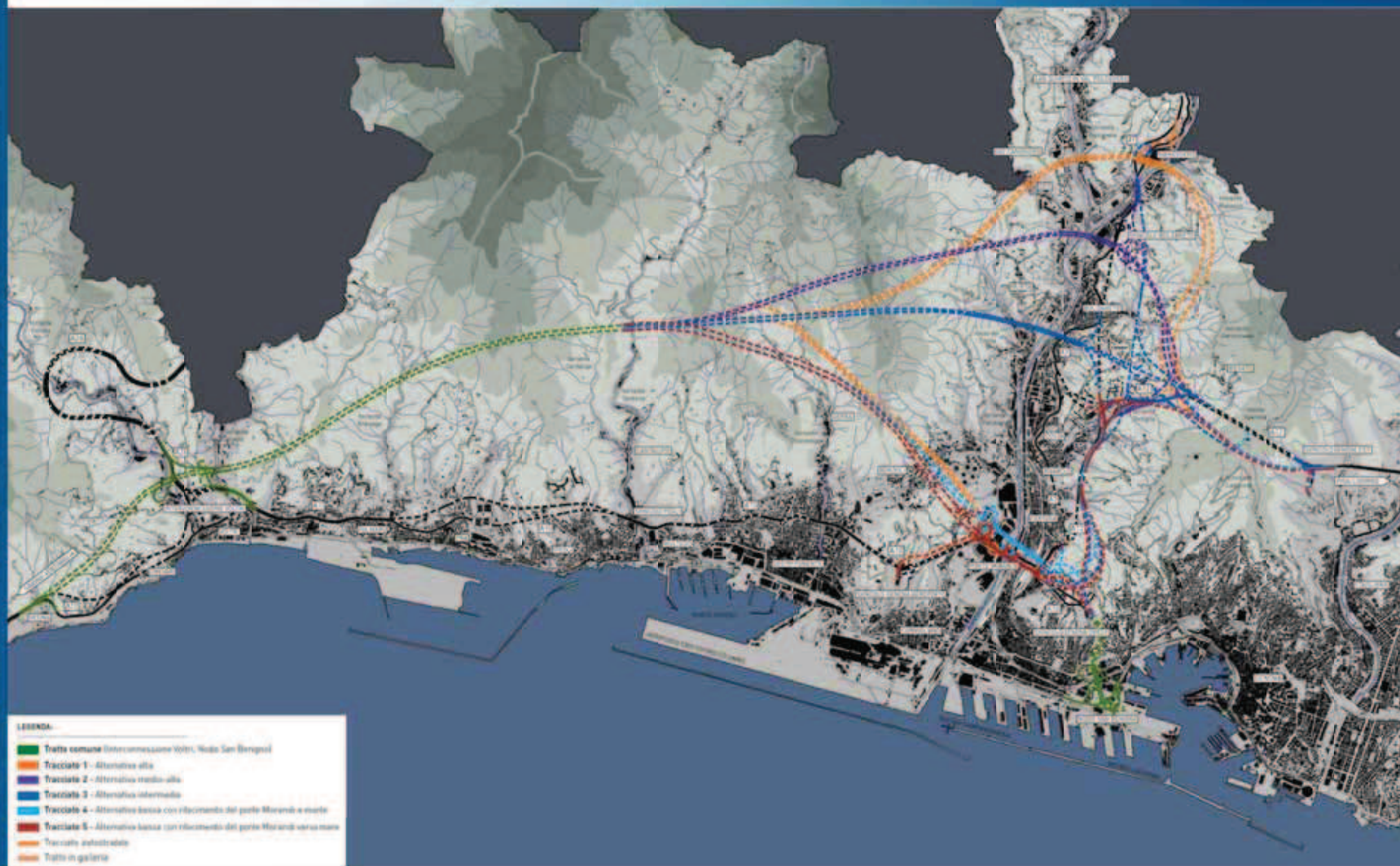
4 LE CONCLUSIONI DI ASPI

203

- 4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico
- 4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito
- 4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda"
- 4.4 I ringraziamenti

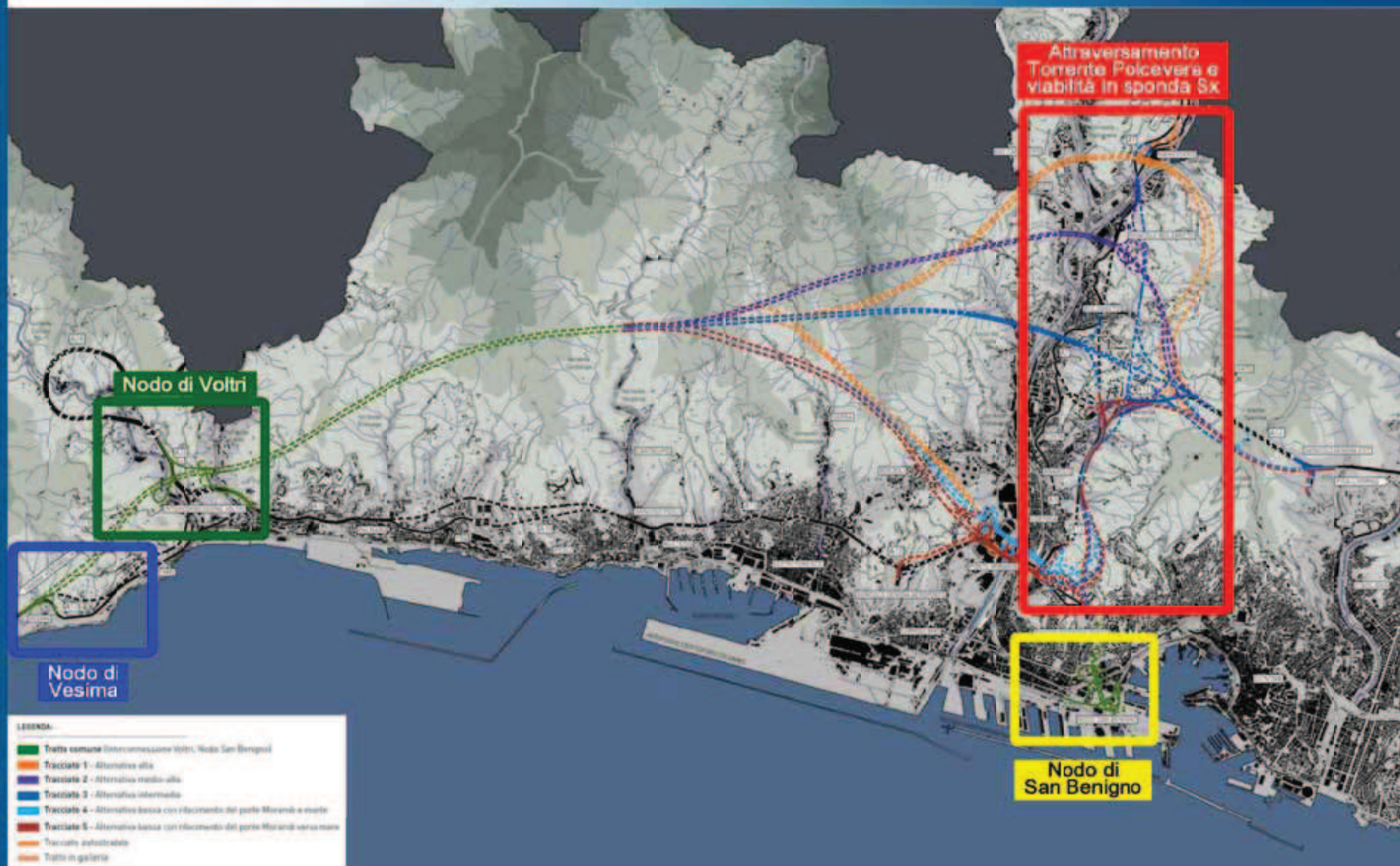
4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Le cinque soluzioni

204



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Le cinque soluzioni - Ambiti di intervento

205



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Il nuovo progetto

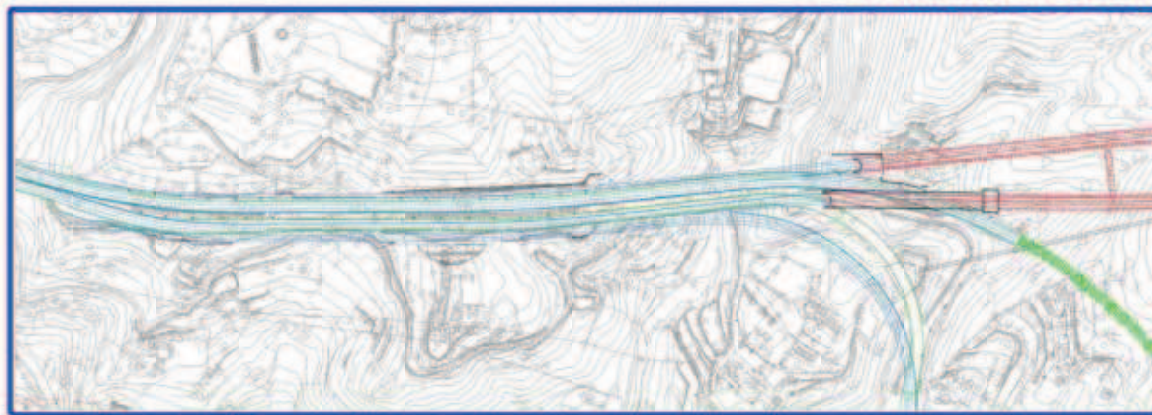
206



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico
 Ambiti di intervento - Le modifiche apportate con il nuovo progetto

Nodo di Vesima

IL PROGETTO PUBBLICATO



IL NUOVO PROGETTO



LEGENDA

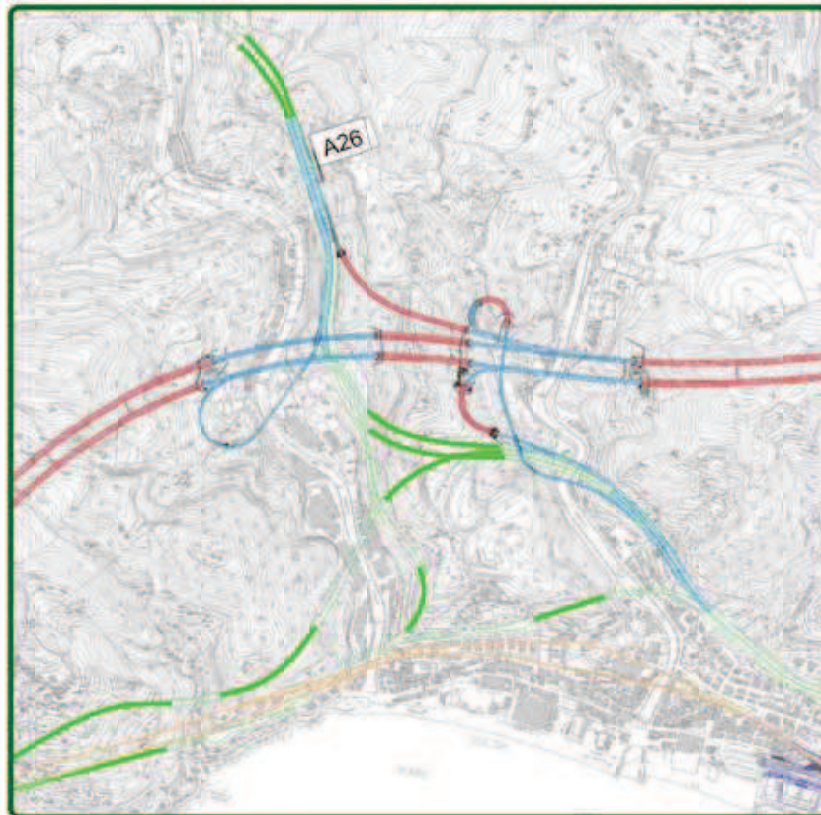
	TRATTO ALL'APERTO
	TRATTO IN GALLERIA
	AUTOSTRADE ESISTENTI

4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico Ambiti di intervento - Le modifiche apportate con il nuovo progetto

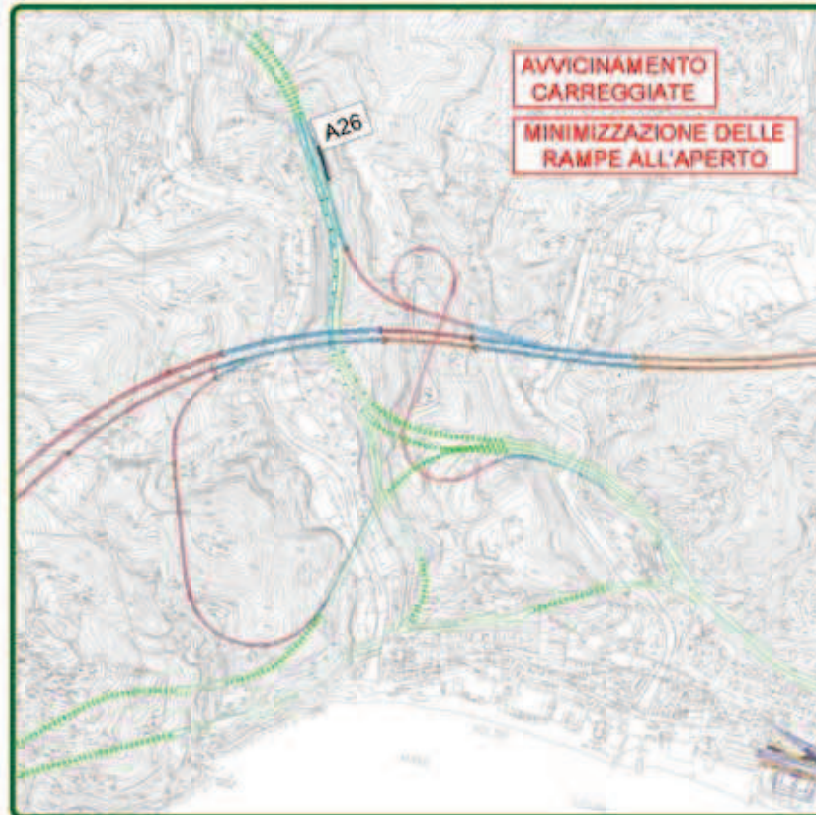
208

Nodo di Voltri

IL PROGETTO PUBBLICATO



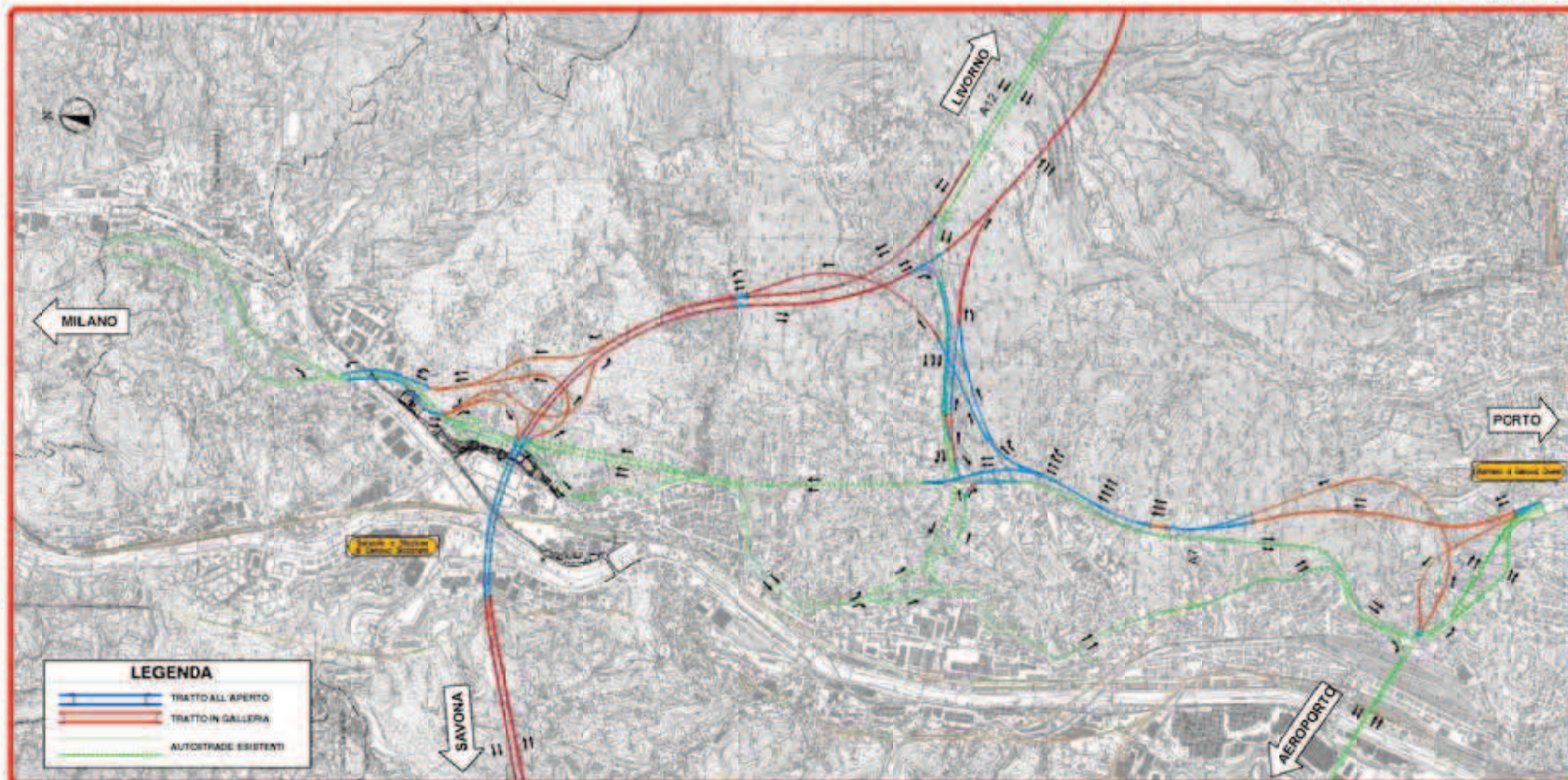
IL NUOVO PROGETTO



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico
 Ambiti di intervento - Le modifiche apportate con il nuovo progetto

Attraversamento Torrente Polcevera e
 viabilità in sponda Sx

IL PROGETTO PUBBLICATO



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico
 Ambiti di intervento - Le modifiche apportate con il nuovo progetto

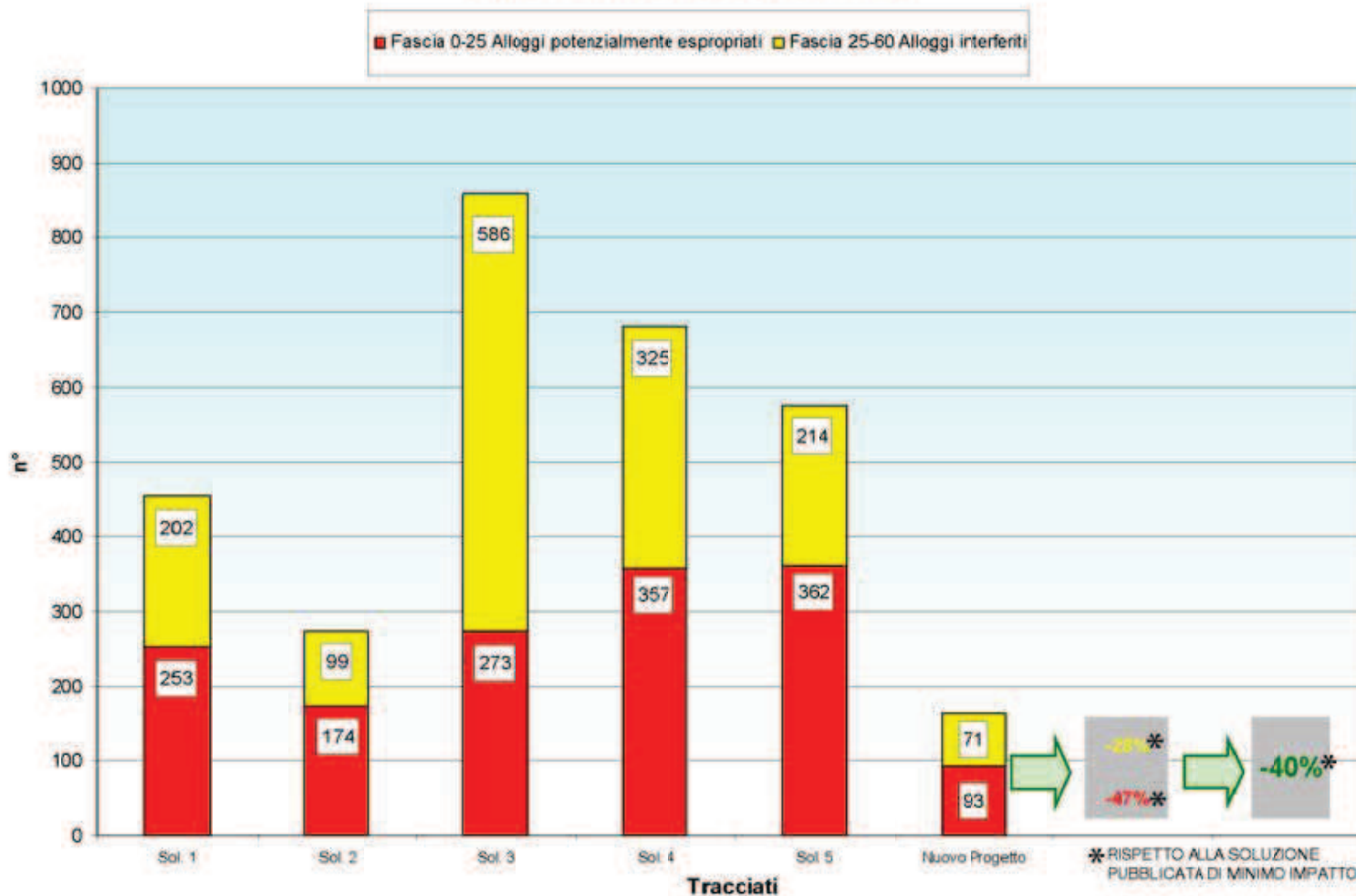
Attraversamento Torrente Polcevera e
 viabilità in sponda Sx

IL NUOVO PROGETTO



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico

ALLOGGI INTERESSATI TOTALI



4.1 Sintesi della soluzione proposta da Aspi a valle del Dibattito Pubblico

212

Le domande formulate ad Aspi dalla Commissione:

- 1) Aspi intende mantenere il progetto della Gronda di Ponente, malgrado le critiche emerse nel dibattito sia sul piano trasportistico e sia sul piano dei rapporti tra costi e benefici?
- 2) Aspi che cosa pensa della tangenziale oltre Appennino?
- 3) Aspi che cosa pensa del passaggio in subalveo e ritiene di compiere ulteriori approfondimenti su questo punto?
- 4) Aspi che cosa pensa di un eventuale asse nord-sud a partire da Cornigliano e più in generale come pensa di servire questo nodo (soprattutto se la scelta cadrà su un'alternativa alta)?
- 5) Aspi che cosa pensa delle ipotesi "incrementali" e "minimali" e ritiene di poter rivedere la progettazione in modo da procedere per lotti funzionali?
- 6) Aspi come intende affrontare alcuni nodi particolarmente problematici emersi dal dibattito: Vesima, Crevari, le valli di Voltri, la sinistra Polcevera?
- 7) Aspi in quale punto intende attraversare la Val Polcevera?
- 8) Aspi intende sottoscrivere l'accordo su espropri e ricollocazioni?
- 9) Aspi che cosa prevede per il futuro dell'A10?
- 10) Aspi che cosa pensa del problema dei cantieri, e come pensa di superare i "nodi critici" indicati nella relazione?
- 11) Aspi che cosa pensa di uno stretto rapporto con il territorio e in particolare con l'Osservatorio nella fase di progettazione e poi nella fase di realizzazione e quali impegni intende assumere su questo aspetto?

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

213

- 1) **Aspi intende mantenere il progetto della Gronda di Ponente, malgrado le critiche emerse nel dibattito sia sul piano trasportistico e sia sul piano dei rapporti tra costi e benefici?**

Aspi ha in carico nella convenzione con Anas la realizzazione della Gronda di Genova

A valle del Dibattito Pubblico dovrà essere aggiornato il protocollo d'intesa firmato da dagli Enti istituzionali coinvolti, sulla base del quale Aspi procederà al progetto della soluzione emersa dal dibattito stesso.

Alle critiche emerse nel dibattito sul piano trasportistico è stata data puntuale risposta fin dall'incontro tematico del 7 marzo, poi in sede di laboratorio sul traffico e sulla mobilità con successivi approfondimenti e confronti con gli esperti del settore, e, per ultimo, nella odierna dichiarazione finale.

Le critiche emerse non sono ritenute da Aspi tali da modificare la convinzione circa la correttezza dei presupposti del progetto dell'opera.

Il rapporto costi-benefici, sarà approfondito con una analisi attenta e dettagliata in un quadro di attribuzione corretta dei reali costi e benefici dell'opera, e dovrà essere giudicato nella sede più appropriata ed oggettiva possibile (la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale Ministeriale).

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

214

2) Aspi che cosa pensa della tangenziale oltre Appennino?

Aspi non ritiene percorribili soluzioni "transappenniniche".

Aspi ha più volte ribadito, nel corso del dibattito, di ritenere del tutto irrealistiche sul piano sia dell'efficacia trasportistica, sia della percorribilità economica, le soluzioni cosiddette "transappenniniche", soprattutto se considerate inclusive degli indispensabili collegamenti vallivi verso il mare e la città

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

- 3) **Aspi che cosa pensa del passaggio in subalveo e ritiene di compiere ulteriori approfondimenti su questo punto?**

Aspi non ritiene percorribile la soluzione in subalveo.

Aspi ha chiarito i limiti del progetto del 2004 di superamento del torrente Polcevera in subalveo.

Gli approfondimenti successivi dell'attuale impostazione progettuale (utilizzo di frese) hanno dimostrato che è possibile ovviare ad una serie di problemi ma non di risolverli tutti (geometrico-funzionali-gestionali).

Anche la cosiddetta soluzione Maifredi è stata esaminata e valutata non in grado di risolvere appieno le problematiche proposte dal progetto nel suo insieme.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

216

- 4) **Aspi che cosa pensa di un eventuale asse nord-sud a partire da Cornigliano e più in generale come pensa di servire questo nodo (soprattutto se la scelta cadrà su un'alternativa alta)?**

Premesso che il nodo di Cornigliano è attualmente servito dal sistema autostradale tramite lo svincolo di Genova Aeroporto, l'analisi del PUM, non ha segnalato elementi di pianificazione/previsione urbana (collina di Erzelli, ristrutturazione area ex Italsider) tale da modificare il bilancio della domanda ed offerta di spostamenti nell'area, se non per la realizzazione della cosiddetta "strada a mare" di cui Aspi ha messo in evidenza i benefici in termini di funzionalizzazione della rete urbana locale di Sampierdarena e gli scarsi effetti (-5%) invece sulla A10.

Il progetto di Gronda che Aspi propone non pregiudica la possibilità che - in linea con gli approcci incrementali richiamati in più parti della relazione della Commissione - laddove variazioni sostanziali di domanda si dovessero realizzare in futuro, il progetto possa essere implementato con un'asta di raccordo fra A10 e Gronda innestata in area Cornigliano, senza nulla togliere alla priorità di potenziamento dell'asse Nord-Sud in corrispondenza del nodo di Genova Ovest (dove cioè si concentrano più del 30 % degli spostamenti dell'area genovese), lungo il corridoio dell' A7.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

217

5) Aspi che cosa pensa delle ipotesi "incrementali" e "minimali", e ritiene di poter rivedere la progettazione in modo da procedere per "lotti funzionali"?

Aspi ritiene l'ipotesi "incrementale" non praticabile nella fattispecie del progetto della Gronda di Ponente:

per l'entità dei fenomeni di congestione che si vogliono risolvere, che non ammette ulteriori dilazioni;

per gli effetti che tali eventuali dilazioni comporterebbero, alla luce della notevole durata dei lavori prevista per l'opera;

per l'incertezza programmatico-finanziaria che caratterizza l'attuazione degli altri interventi non autostradali previsti in ambito urbano e quindi degli eventuali effetti di ritardo indirettamente indotti sull'opera.

Le ipotesi invece dette "minimali" debbono scontrarsi con la necessità di realizzare porzioni (stralci) d'opera comunque funzionali (resta ferma la non condivisione di Aspi dei risultati dell'ACB semplificata condotta in sede di dibattito da cui tale proposta sembrerebbe trarre origine).

Aspi non ritiene percorribile procedere per "lotti funzionali" in quanto una razionale impostazione cantieristica impone che vengano iniziati dapprima i lavori che risiedono sul percorso critico dei tempi di realizzazione di un'opera, quand'anche scelti fra quelle funzionalmente anticipabili. Per questa ed altre ragioni tecniche oggettive (sistema dei depositi non frazionabile per lotti, vanificazione delle ottimizzazioni apportate al processo di scavo meccanizzato e di trasporto dello smarino con modalità non tradizionali, ecc...) sono anticipabili solo quegli interventi autosufficienti sul piano cantieristico e funzionale.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

218

6) Aspi come intende affrontare alcuni nodi particolarmente problematici emersi dal dibattito: Vesima, Crevari, le valli di Voltri, la sinistra Polcevera?

Aspi ha ottimizzato il progetto della Gronda nell'ambito della tratta Vesima-Crevari-Voltri:

- a Vesima, nel rispetto dei vincoli paesaggistici presenti, non verrà operata la demolizione dell'attuale viadotto dell'Uccelliera e la sua ricostruzione più a valle, ma si interverrà nell'ambito del sedime autostradale esistente. Inoltre il cantiere CI1bis, che si riduce di dimensioni, verrà ricollocato al di fuori dell'area vincolata dell'abitato di Vesima.
- a Crevari l'attuale progetto si conferma tecnicamente corretto rispetto ai temi dell'assetto geomorfologico, e supera le criticità evidenziate sulla precedente versione dal Comitato di Crevari;
- a Voltri, gli interventi di minimizzazione degli impatti ambientali, aggiuntivi rispetto a quanto già fatto con l'ultimo progetto del 2008 rispetto a quello del 2004, si sono mossi essenzialmente in queste 3 direzioni:
 - avvicinamento delle carreggiate della Gronda (spostamento verso nord della carreggiata est);
 - minimizzazione delle rampe in viadotto per il collegamento fra Gronda, la A10 e l'A26 in val Cerusa e in val Leiro;
 - rifunionalizzazione delle rampe del nodo di interconnessione A26/A10 in relazione alla riduzione di traffico attesa nei rami che interessano relazioni di traffico che verranno ad essere spostate sulla Gronda (tutte le manovre ad eccezione del collegamento Savona – A26 e viceversa, che continuerà a transitare sull'A10).

1 di 3

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

219

Queste ottimizzazioni del progetto presentato per il Dibattito Pubblico consentono di ottenere significative riduzioni del numero di alloggi e di abitanti compresi nella fascia di 25 m dalle nuove opere (rispettivamente -51% e -75%), così come per il numero degli alloggi inclusi nella fascia 25-60 m (-33%), mentre il corrispondente numero di abitanti rimane invariato.

Per il corridoio della Sinistra Polcevera, traendo spunto dalle forti criticità ma anche dalle proposte emerse dal dibattito, Aspi ha optato per una semplificazione degli schemi funzionali per l'A7 e per il suo interscambio con la Gronda e con l'A12, collocando i nuovi tracciati quasi interamente in sotterraneo, così da limitare al massimo gli impatti sulla popolazione e sul territorio.

Il disegno che ne emerge è estremamente semplice e razionale, senza impatto sul traffico dell'attuale A7; il progetto prevede, infatti, la realizzazione di una nuova carreggiata a tre corsie destinata interamente al traffico in direzione nord, mentre l'attuale carreggiata nord fra l'A12 e lo svincolo Genova Ovest, utilizzata per circa 3 km in senso opposto all'attuale, cioè in direzione sud, costituirà una sorta di "retroporto di Genova Ovest" in particolari situazioni critiche per l'accessibilità portuale (soprattutto avversità meteo-climatiche). Quindi, così come sull'attuale carreggiata nord verrebbe indirizzato il traffico leggero e pesante diretto al porto, sulla carreggiata sud esistente verrebbe indirizzato il traffico diretto all'aeroporto e quello diretto a Sampierdarena. L'interconnessione tra Gronda e A7 si garantisce con un nuovo svincolo (parziale), che si sviluppa prevalentemente in sotterraneo, che si realizzerà a nord dell'attuale casello di Bolzaneto

2 di 3

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

220

In questo ambito (sx Polcevera) si conseguono i maggiori miglioramenti del nuovo progetto in termini di confronto fra edifici direttamente ed indirettamente coinvolti, fra inizio e fine dibattito.

Infatti il numero di edifici potenzialmente da espropriare (fascia 0-25 m) si riduce mediamente dell'85% rispetto al dato riferito alle soluzioni 1, 2 e 3 (che presentavano tracciati analoghi). Il corrispondente dato riferito agli abitanti rileva una riduzione del 94% (sempre in riferimento alle soluzioni 1, 2 e 3).

Per quanto riguarda i dati degli alloggi e abitanti interferiti (fascia 25-60 m) il nuovo progetto consegue miglioramenti notevoli in confronto alla soluzione 3 (-94% e -97% rispettivamente), e comunque sensibili anche in riferimento alla soluzione 2 (-23% e -41% rispettivamente).

3 di 3

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

221

7) Aspi in quale punto intende attraversare la Val Polcevera?

Aspi ha scelto per l'attraversamento del Polcevera l'ambito previsto dalla soluzione 2 (nuovo ortomercato), privilegiando il criterio di minimizzare l'impatto sul sistema insediativo della vallata, una volta verificata la sussistenza delle necessarie condizioni di garanzie in termini di performance trasportistiche : la soluzione in esame, infatti, è in grado di spostare dall'A10 oltre il 50% del traffico (veicoli equivalenti) e di collocare il progetto al minimo valore d'impatto sociale prevedibile per l'ambito della Val Polcevera tra le 5 soluzioni inizialmente ipotizzate.

L'impatto sul sistema residenziale del nuovo progetto, essendo identico a quello della soluzione 2, risulta infatti quello decisamente meno impattante sul sistema abitativo: gli alloggi potenzialmente da espropriare risultano 51 (contro i 133 previsti dalla soluzione 1 o i 255 della soluzione 5) e i corrispondenti abitanti sono 93 (contro i 200 della soluzione 1 o i 417 della soluzione 5).

L'impatto sulla fascia 25-60 m (fascia di potenziale impatto per i residenti) è ancora più limitato: 7 alloggi (erano 107 per la soluzione 1 e 218 per la soluzione 4) e 9 abitanti (erano 149 per la soluzione 1 e 369 per la soluzione 4).

Saranno comunque possibili ulteriori approfondimenti progettuali mirati al miglioramento della qualità dell'opera di attraversamento, che ne consentiranno un ottimale inserimento paesaggistico.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

222

8) Aspi intende sottoscrivere l'accordo su espropri e ricollocazioni?

Aspi intende riprendere, nel nuovo Protocollo d'Intesa nelle forme condivise con Anas, gli impegni assunti su espropri e ricollocazioni, ribadendo l'obiettivo di limitare i disagi per la cittadinanza coinvolta dal progetto, dopo averne ridotto significativamente le dimensioni rispetto alle ipotesi iniziali.

L'efficacia di tale accordo è inoltre evidentemente subordinata, ferma restando la necessaria e preventiva condivisione da parte degli Enti Locali, alla sottoscrizione di un nuovo protocollo d'intesa che dovessero sottoscrivere, per dar seguito alla nuova soluzione di progetto, tutti i firmatari di quello del 2006 con cui fu sviluppato il PPA della soluzione base (4) consegnato all'Anas nel febbraio 2008.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

223

9) Aspi che cosa prevede per il futuro dell'A10?

Per il futuro dell'A10 restano validi gli obblighi contrattuali e i diritti concessori che formalmente legano Aspi allo Stato attraverso la Convenzione con l'Anas.

Non sono quindi percorribili soluzioni di liberalizzazione e/o declassamento, sia perché controproducenti rispetto al problema della deviazione del traffico dell'A10 sulla Gronda, sia per i costi aggiuntivi che inevitabilmente verrebbero a gravare sul progetto, inclusi quelli di manutenzione dell'attuale ponte Morandi.

Aspi ritiene, invece, necessario inibire il traffico pesante nella tratta Voltri - Aeroporto dell'A10 in modo da sgravare da tale componente il tratto cittadino della stessa.

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

224

10) Aspi che cosa pensa del problema dei cantieri, e come pensa di superare i "nodi critici" indicati nella relazione conclusiva della Commissione?

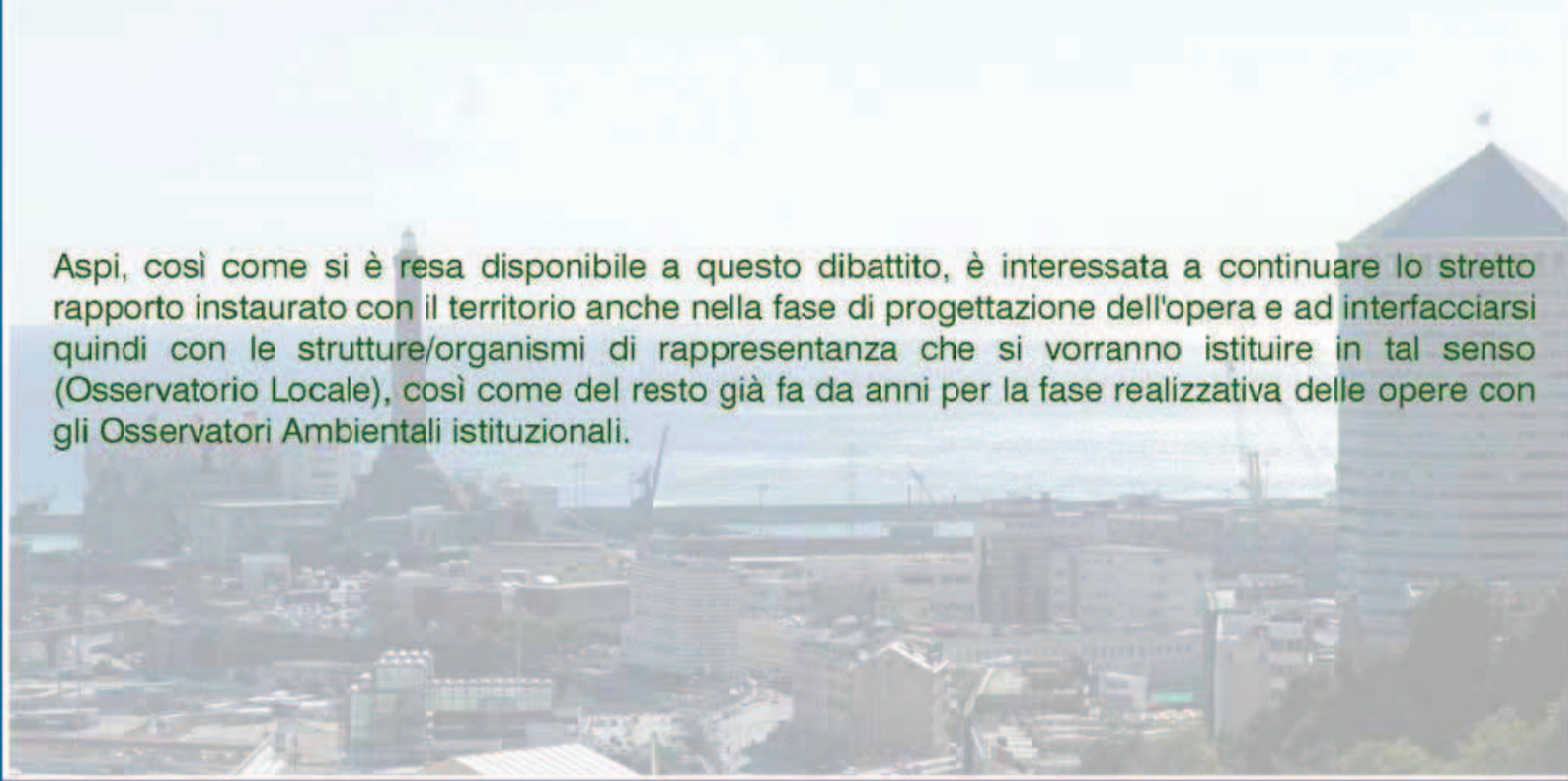
In sede di dibattito sono stati evidenziati aspetti critici della cantieristica sui quali abbiamo già lavorato e continueremo a migliorare nei successivi sviluppi progettuali, quali ad esempio :

- ottimizzazione del processo di scavo tradizionale e di trasporto dello smarino per le gallerie minori del Nodo di Voltri
- estensione del ricorso a sistemi di trasporto non tradizionali anche per lo scavo delle gallerie poste in sponda sinistra Polcevera
- riduzione dell'utilizzo della viabilità ordinaria per i trasporti di cantiere e massimizzazione dell'uso, a tale scopo, dell'autostrada esistente
- ricollocazione dei cantieri sulla base del nuovo progetto con eliminazione delle situazioni di maggiore criticità (ad esempio, campo sportivo Torbella, area vincolata di Vesima, ecc.)
- messa a punto di una procedura da adottare per lo scavo in ammassi amiantiferi da sottoscrivere con l'ARPAL e quindi inserire nel capitolato speciale per l'appaltatore

4.2 Le risposte di Aspi ai principali quesiti emersi dal dibattito

11) Aspi che cosa pensa di uno stretto rapporto con il territorio e in particolare con l'Osservatorio nella fase di progettazione e poi nella fase di realizzazione e quali impegni intende assumere su questo aspetto?

Aspi, così come si è resa disponibile a questo dibattito, è interessata a continuare lo stretto rapporto instaurato con il territorio anche nella fase di progettazione dell'opera e ad interfacciarsi quindi con le strutture/organismi di rappresentanza che si vorranno istituire in tal senso (Osservatorio Locale), così come del resto già fa da anni per la fase realizzativa delle opere con gli Osservatori Ambientali istituzionali.



4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" i prossimi passi di Aspi

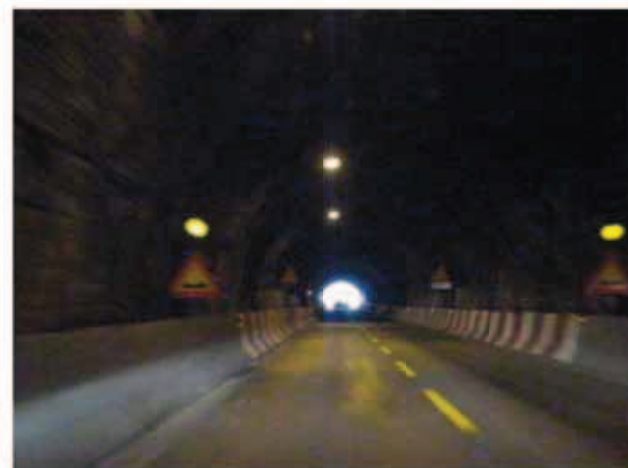
226

I prossimi passi di Aspi riguarderanno :

- formalizzare, insieme ad Anas, a tutti gli Enti locali la soluzione emersa a seguito del Dibattito Pubblico
- procedere nello sviluppo di un nuovo progetto per la soluzione emersa dal Dibattito, a valle del nuovo Protocollo d'intesa, sostitutivo di quello del 2006, per dare efficacia operativa agli accordi collaterali scaturiti (protocollo sugli espropri, osservatorio locale, ecc.)
- promuovere l'attivazione di un tavolo tecnico allargato ai Soggetti pubblici e privati coinvolti per individuare una soluzione semplificata del nodo di San Benigno.

4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" galleria Montegalletto

Nel corso del dibattito si è parlato della criticità della galleria Montegalletto della carreggiata nord della A7



Aspi conferma che, entro la fine dell'anno, i lavori per la messa in sicurezza della galleria verranno affidati e portati a termine, nel rispetto dei piani viabilistici provvisori messi a punto con la Prefettura, la Provincia ed il Comune di Genova

4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" prosecuzione interventi di mitigazione acustica (Genova caso pilota)

228

Nel corso del dibattito si è parlato più volte della sospensione dei lavori della Commissione "Genova Caso Pilota" per il risanamento acustico delle Autostrade A10 e A7



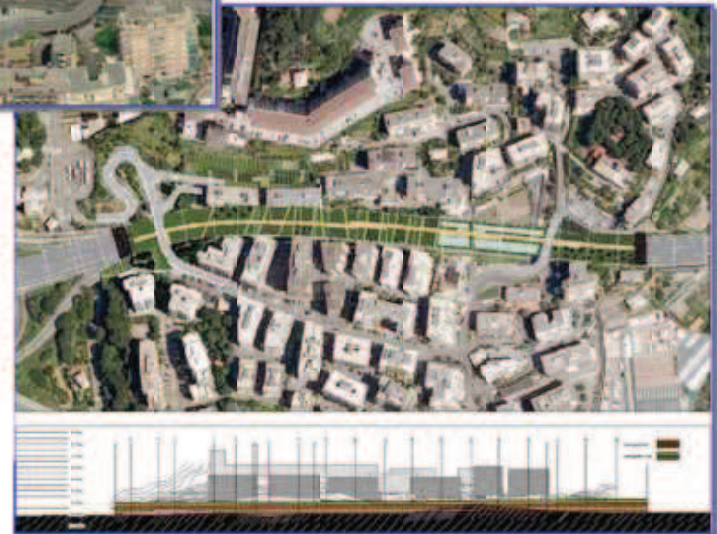
Aspi informa che gli interventi residui stanno per essere affidati in quanto attualmente in fase di aggiudicazione

4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" esito tavolo di lavoro sulla complanarizzazione di Prà Palmaro

Parallelamente allo svolgimento del Dibattito, Aspi si è resa disponibile al confronto con il Comune di Genova e la Fondazione Labò per ricercare una soluzione compatibile e condivisa per il risanamento acustico e per la ricucitura urbanistico territoriale di Prà Palmaro



Aspi informa che è stata individuata una soluzione di semi-complanarizzazione (copertura delle due carreggiate autostradali a quote leggermente sfalsate), che congiuntamente è stata ritenuta praticabile, sebbene vadano perfezionati nuovi accordi per il finanziamento dell'intero intervento



4.3 I temi aperti per l'immediato futuro ed "oltre la Gronda" avvio tavolo di lavoro per il nodo di San Benigno

230

Nel corso del dibattito è stata unanimemente condivisa l'esigenza e la priorità dell'adeguamento del Nodo di San Benigno, anche in relazione agli interventi di potenziamento della viabilità locale programmati in sede di PUM



Aspi conferma che - al fine di individuare una soluzione viabilistica semplificata rispetto al progetto originario, comunque in grado di coniugare configurazioni funzionali di massima efficacia e soluzioni di minimo impatto - a valle del Dibattito richiederà un apposito tavolo tecnico, al quale chiederà che partecipino gli altri Soggetti pubblici e privati coinvolti dal progetto del nodo

4.3 Ringraziamenti

231

Cogliamo l'occasione per salutare e ringraziare:

la **Cittadinanza**, i **Comitati** e le **Associazioni** che hanno partecipato nelle varie forme e con diversi accenti al dibattito, per il contributo critico ma al tempo stesso propositivo che su svariati temi del progetto sono stati in grado di fornirci

la **Commissione**, la sua **Equipe** e gli **Esperti** da essa coinvolti, per averci guidato nell'affrontare il dibattito e nell'averci indirizzato verso reazioni costruttive alle varie istanze che si sono elevate da esso

il **Comune di Genova**, per averci dato la possibilità d'informare prima e di acquisire poi informazioni utili per migliorare la qualità del nostro progetto

gli **Enti Locali** e i **Gestori di altre infrastrutture** che operano sul territorio coinvolto nel nostro progetto, per gli spunti di riflessione che ci hanno fornito

l'**ANAS** Locale e Centrale, per essere sempre stata al nostro fianco in questa esperienza innovativa

i **mezzi di informazione**, per il risalto che hanno dato all'iniziativa

i **Progettisti** e gli **Operatori**, che hanno alacremente lavorato dietro le quinte per il buon esito di questa iniziativa