

**INTEGRAZIONI ISTRUTTORIA VIA  
CDED 35: AREE CANTIERI E VIABILITÀ DI SERVIZIO A  
VESIMA**

**NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA  
ADEGUAMENTO DEL SISTEMA A7 – A10 – A12**

**PROGETTO DEFINITIVO**

## INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. CANTIERI E VIABILITA' DI SERVIZIO A VESIMA .....	5
2.1 Controdeduzione a osservazioni della Regione.....	5
2.2 Controdeduzione a osservazione della Provincia .....	6

## 1. PREMESSA

La Regione Liguria, nel Parere n. 270 del 25/10/2011 formulato dal Comitato tecnico Regionale per il territorio – Sezione per la Via (allegato alla DGR 1345 del 11/11/2011), ha scritto: *“Nel corso dei lavori, di durata di 756 giorni, la sede autostradale sarà soggetta a riduzione e soppressione delle corsie, fino all’eventuale chiusura notturna della carreggiata, per cui l’intervento potrebbe comportare congestioni del traffico in tutte le due direzioni. Per alleggerire una situazione critica, caratterizzata anche da scavi all’uscita delle gallerie Borgonuovo, potrebbe risultare opportuno individuare modalità costruttive dei viadotti che prevedano maggiori lavorazioni dal piano campagna, interessando meno la viabilità autostradale e maggiormente la viabilità di servizio.”* (punto 6.48a).

Inoltre, ha scritto *“Per quanto riguarda la viabilità di servizio, composta da due tratti per un totale di 2260 metri, si suggerisce di valutare la possibilità di utilizzare soltanto l’accesso sull’Aurelia lato ovest (situato in Comune di Arenzano), al fine di preservare il più possibile il terminale di levante di via Vesima, maggiormente urbanizzato.”* (punto 6.48b).

La Provincia di Genova, nel Parere prot. 97889/2011 del 10/08/2011, ha scritto *“Le aree dei cantieri industriali CI 01 e CI 02 e le viabilità di servizio VS01, VS02, VS03 C (in parte) e VS03 D ricadono all’interno della tipologia definita dal PTC “Territori di cornice costiera”, nella quale il progetto deve conseguire un “positivo bilancio sia in termini quantitativi che qualitativi dell’assetto vegetazionale delle aree interessate”. Per le aree CI 01 e CI 02 si ritiene che il bilancio positivo possa essere conseguito solo a condizione che alla conclusione dei lavori venga effettuato il ripristino ambientale e della copertura vegetazionale di tali siti di cantiere. Nella realizzazione delle viabilità di servizio non si rilevano elementi di contrasto, a condizione che venga contestualmente effettuata una attenta ricomposizione morfologica del versante e venga previsto l’inserimento di vegetazione autoctona con funzione di schermatura e migliore qualificazione del quadrante paesistico interessato.”* (punto 7.5).

Considerato che la Commissione tecnica VIA del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha richiesto di *“fornire le controdeduzioni in merito alle osservazioni pervenute relativamente all’istanza presentata”* (punto 1.37) e di *“fornire riscontro alle richieste di integrazioni predisposte dalla Regione Liguria”* (punto 1.38), **il presente documento è pertanto redatto in risposta ai punti 6.48a e 6.48b delle osservazioni della Regione ed al punto 7.5 delle osservazioni della Provincia.**

## 2. CANTIERI E VIABILITA' DI SERVIZIO A VESIMA

### 2.1 Controdeduzione a osservazioni della Regione

L'impostazione progettuale alla base della realizzazione dell'opera è basata sulla minimizzazione dell'impatto della fase di cantierizzazione sul territorio circostante. A tal fine, l'approccio alle lavorazioni avviene quanto più possibile a partire dall'autostrada esistente, utilizzando tale infrastruttura come via di transito preferenziale per i mezzi di cantiere ed in particolar modo per i mezzi adibiti al trasporto dello smarino.

Tale filosofia di cantierizzazione ha consentito di ridurre al minimo la realizzazione di nuove viabilità a servizio dei cantieri: nel contesto genovese la realizzazione di nuove strade di cantiere avrebbe determinato un elevatissimo impatto ambientale, creando segni indelebili su estesi versanti non interessati dalla realizzazione delle opere di progetto.

Coerentemente con quanto precedentemente esposto è stata impostata la cantierizzazione degli interventi di adeguamento dei viadotti esistenti in zona Vesima: il contesto in cui le opere si inseriscono è costituito in questo tratto da un ambito altamente sensibile dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Le viabilità esistenti presentano sezioni trasversali modeste, dell'ordine di circa 3 m: per poterle utilizzare come viabilità al servizio della cantierizzazione delle opere risulta necessario prevedere interventi di adeguamento al fine di garantire una sezione trasversale di 4 m di larghezza. Tale larghezza, compatibile con un utilizzo delle viabilità a senso unico, risulta la massima ottenibile senza la necessità di prevedere imponenti opere di sostegno; allargamenti tali da garantire la percorribilità nei due sensi di marcia originerebbero opere incompatibili con il contesto.

Tali considerazioni, unitamente all'analisi delle caratteristiche di tracciato delle viabilità (raggi di curvatura e pendenze longitudinali incompatibili con il passaggio dei mezzi di cantiere di grandi dimensioni) hanno indotto alla scelta di realizzare dal basso esclusivamente le opere di fondazione e di elevazione dei viadotti, prevedendo la realizzazione degli impalcati con varo dalla quota dell'autostrada esistente. Le interferenze

con il traffico autostradale risultano peraltro limitate ad attività nettamente ridotta rispetto alla durata complessiva dei lavori.

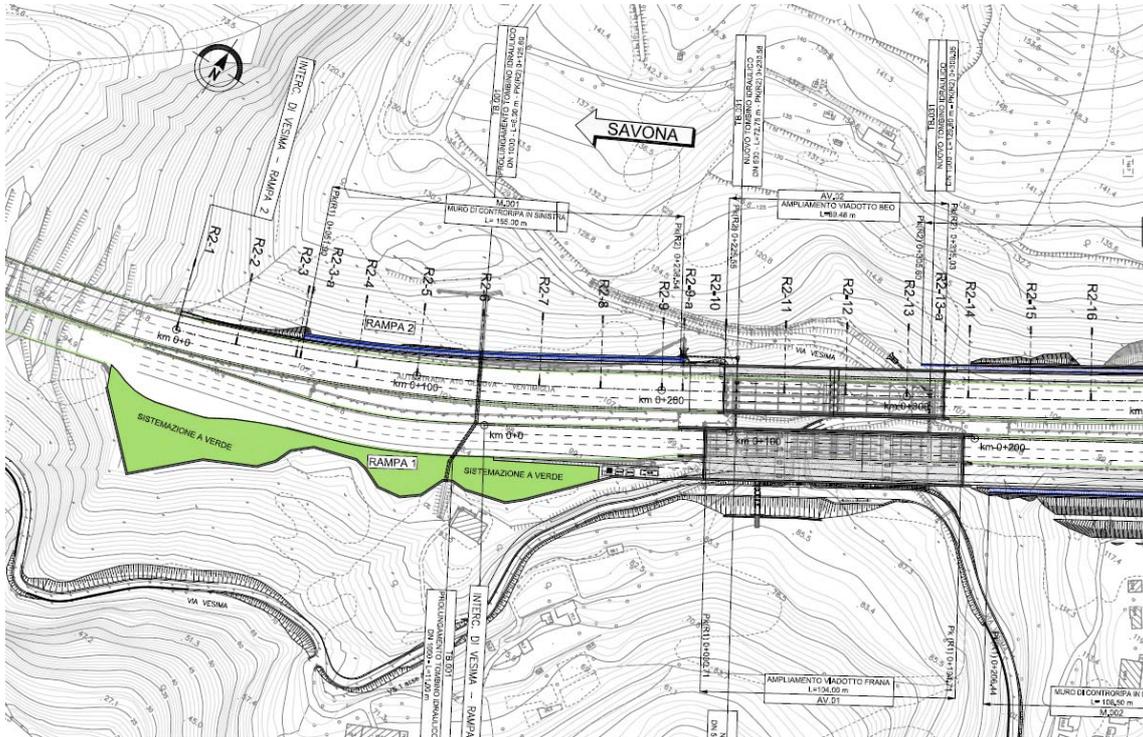
Dal momento che le viabilità di servizio hanno una sezione di soli 4 m, il progetto prevede la realizzazione di un circuito che percorra via Vesima in un solo senso di marcia da parte dei mezzi di cantiere, comportando la necessità di utilizzare sia l'accesso sull'Aurelia lato Ovest, sia l'accesso lato Est.

In conclusione, le richieste non risultano compatibili con le impostazioni alla base del progetto della cantierizzazione dell'opera.

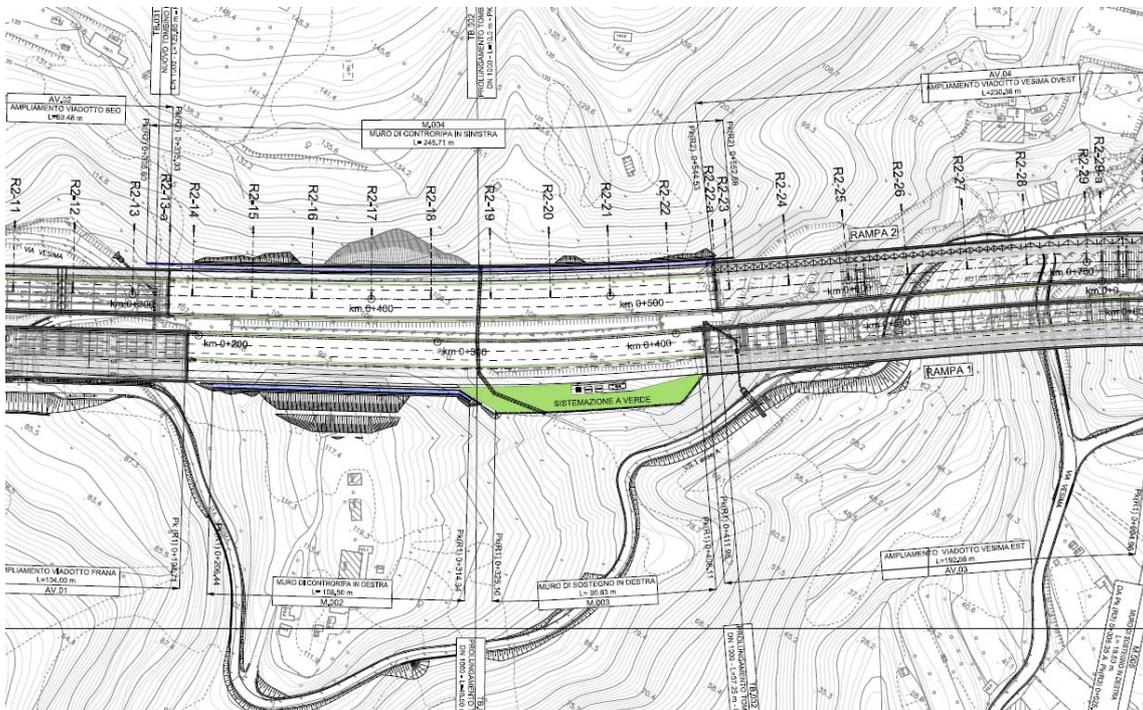
## **2.2 Controdeduzione a osservazione della Provincia**

Le aree di cantiere CI 01 e CI 02 saranno dismesse alla fine dei lavori.

Per quanto riguarda il cantiere CI01, i piazzali verranno in parte utilizzati per la realizzazione di piazzole per la manutenzione dei pannelli a messaggio variabile e per la ricostruzione della piazzola di sosta esistente. Per le aree in eccedenza il progetto prevede la sistemazione a verde (cfr. Figura 1 e Figura 2).

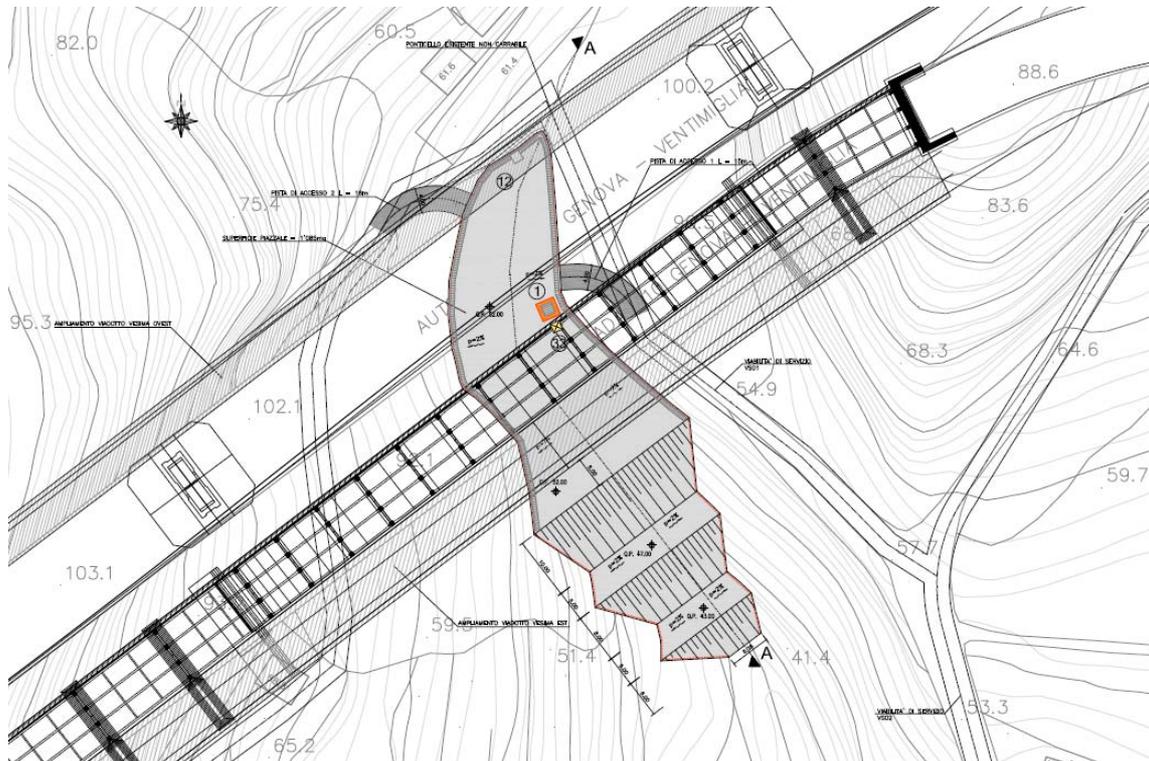


**Figura 1 - Situazione finale area CI01a**



**Figura 2- Situazione finale area CI01b**

Per quanto riguarda il cantiere CI02 (cfr. Figura 3), alla fine dei lavori si prevederà la rimozione del rilevato appositamente realizzato ed il ripristino ambientale e vegetazionale delle aree interessate.



**Figura 3 – Area occupata dal CI02**

Per quanto riguarda le viabilità di servizio, gli interventi prevedono l'adeguamento di viabilità già presenti sul territorio, limitando al massimo le interferenze sui versanti.