



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE ADOTTATA DALLA GIUNTA COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 05/06/2003

Presiede: Il Sindaco - Giuseppe Pericu
Assiste: Il Segretario Generale - Francesco Pitera'

Al momento della deliberazione risultano presenti (P) ed assenti (A) i Signori:

1	Giuseppe Pericu	Sindaco	P
2	Alberto Ghio	V. Sindaco	P
3	Luca Borzani	Assessore	P
4	Anna Castellano	Assessore	P
5	Luca Dallorto	Assessore	P
6	Giovanni Facco	Assessore	P
7	Bruno Gabrielli	Assessore	P
8	Giorgio Guerello	Assessore	P
9	Luigi Liccardo	Assessore	P
10	Arcangelo Merella	Assessore	P
11	Claudio Montaldo	Assessore	P
12	Rosario Monteleone	Assessore	P
13	Roberta Morgano	Assessore	A
14	Valter Seggi	Assessore	A
15	Dante Taccani	Assessore	P
16	Paolo Veardo	Assessore	A
17	Marta Vincenzi	Assessore	P

00566/2003 AVVIO DELLA PROCEDURA DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE DEL TUNNEL SUB-PORTUALE E DELLE OPERE CONNESSE, AI FINI E PER GLI EFFETTI DELLA LEGGE OBIETTIVO E DEL DECRETO LEGISLATIVO 190/2002.

Su proposta dell'Assessore alle Opere e Lavori Pubblici Claudio Montaldo di concerto con l'Assessore alla Qualità Urbana Bruno Gabrielli e con l'Assessore alla Mobilità Urbana, Arcangelo Merella;

Premesso:

- che la legge 443 / 2001, cosiddetta legge - obiettivo, ha lo scopo di favorire la realizzazione delle opere infrastrutturali considerate strategiche a livello nazionale e che il primo elenco attuativo della stessa contempla, fra le altre, il "nodo stradale

- ed autostradale genovese”, in considerazione della critica situazione di congestione dell’intero sistema viario dell’area metropolitana genovese;
- che nell’ambito del “nodo stradale ed autostradale genovese” assume particolare rilevanza il nuovo sistema viario urbano di scorrimento, previsto dagli strumenti urbanistici vigenti e collocato parallelamente alla costa, in corrispondenza del confine fra l’area urbana e l’ambito portuale;
 - che per realizzare il segmento centrale di tale sistema, corrispondente all’arco portuale storico, è prevista la realizzazione di un tunnel sub - portuale, atto a connettere la foce del torrente Bisagno e l’ambito delle riparazioni navali con la zona di S. Benigno, in modo da proseguire sia verso la barriera autostradale di Sampierdarena, sia verso lungomare Canepa ed il ponente cittadino;
 - che, in particolare, il progetto preliminare relativo al collegamento di San Benigno e del Lungomare Canepa, con l’autostrada e con la viabilità urbana e portuale, a suo tempo proposto dall’Autorità Portuale, di concerto con tutti gli Enti interessati, è stato approvato con una specifica intesa di localizzazione di opera di interesse statale ai sensi dell’art. 81 del D.P.R. 616 / 77 come modificato con D.P.R. 383/94 in data 20 giugno 2001 prot. 6102 con provvedimento del Provveditore Regionale alle Opere Pubbliche per la Liguria, mentre quello di lungomare Canepa, approvato da tempo, risulta finanziato ed in procinto di essere appaltato, a cura dell’A.N.A.S.;
 - che per la strada di scorrimento a mare del ponente è stato recentemente completato il progetto preliminare relativo alla connessione fra lungomare Canepa e Multedo, redatto dal Comune e da R.F.I., sotto l’egida di A.N.A.S., ed attualmente in istruttoria nell’ambito della procedura prevista dal Decreto Legislativo 190 / 2002;
 - che la scelta del tunnel è stata effettuata mediante l’approvazione di diversi atti pianificatori e programmatici, dal Piano Urbanistico Comunale alla specifica delibera del Consiglio Comunale n. 69 del 26.06.2001, relativa alla comparazione fra le soluzioni a tunnel e a ponte, dall’atto costitutivo della società finalizzata Tunnel di Genova p.a. al recente Accordo di Programma per il riassetto e la riorganizzazione delle aree della fiera internazionale e delle riparazioni navali, da calata Gadda a piazzale Kennedy;
 - che proprio questo Accordo, recentemente sottoscritto in data 06 maggio 2003 da Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova con l’adesione della Provincia di Genova e della Fiera di Genova S.p.A., sancisce in maniera definitiva l’obiettivo della realizzazione del tunnel sub - portuale e rappresenta il punto di partenza per il riassetto del Distretto delle riparazioni navali;
 - che lo stesso accordo sancisce la prospettiva per la riqualificazione ed il riassetto complessivo del fronte di piazzale Kennedy e costituisce la premessa per una progressiva riconversione di calata Gadda per usi di carattere civile, quale effetto del processo di riorganizzazione e trasferimento delle attività delle riparazioni navali attualmente presenti;

Rilevato:

- che il progetto preliminare del tunnel sub - portuale, redatto dalla società Tunnel di Genova p.a., risulta pienamente coerente con le previsioni pianificatorie vigenti, sia in termini generali, sia per quanto si riferisce alle specifiche previsioni funzionali introdotte dalle Regione Liguria in sede di approvazione del P.U.C., sintetizzate nel testo della norma speciale n. 19 / art. X15 ter del Piano che richiede la "verifica della soluzione con innesto dell'attraversamento sub - portuale su calata Gadda, in prossimità dell'area di Caricamento, al fine di connettere più brevemente e direttamente lo snodo di traffico costituito dall'area dell'attuale mercato del pesce con la zona di S. Benigno";
- che tale soluzione è resa possibile dall'adozione di una tecnologia di scavo a foro cieco che risulta pienamente compatibile con le esigenze di funzionamento del porto, in particolare per quanto riguarda la movimentazione e l'attracco dei traghetti e delle navi da crociera, ed è tale da non determinare alcuna subordinazione funzionale rispetto ad opere portuali programmate ed in particolare al tombamento di calata Bettolo;
- che lo sviluppo complessivo del tunnel perforato è limitato all'attraversamento dello specchio acqueo del porto storico, per una lunghezza di circa 700 metri rispetto ai circa 1.800 metri di sviluppo del tunnel principale ed ai circa 3.300 metri dell'intera infrastruttura, misurata a partire dall'asta del torrente Bisagno, fino alle mura storiche della Lanterna, dove è stato posto il confine operativo fra questo progetto e quello del nodo di S. Benigno, già approvato ed assunto quindi quale invariante e riferimento stabile del quadro pianificatorio;
- che per la tratta in tunnel è stata adottata una sezione a tre corsie per senso di marcia, senza corsia di emergenza, mentre per la prosecuzione dell'infrastruttura verso la Foce è prevista una soluzione basata sul mantenimento della esistente sopraelevata, integrata da una nuova viabilità pubblica parallela, in larga parte coincidente con la proiezione della sopraelevata stessa;
- che tale soluzione, relativa al tratto compreso fra piazza Cavour e corso Marconi, risulta sostanzialmente coerente con le previsioni pianificatorie vigenti, in quanto la valenza del tracciato riportato nella cartografia del Piano Urbanistico Comunale è espressamente indicativa e dal momento che il progetto corrisponde appieno alle esigenze funzionali fondamentali fissate dal P.U.C., rappresentate dalle previste interconnessioni di piazza Cavour, Madre di Dio e Fiera Ovest e dal coerente sviluppo progettuale del nodo terminale della foce del Bisagno, in corrispondenza della complessa intersezione fra la direttrice di scorrimento, corso Marconi, via Brigate Partigiane e l'accesso principale della Fiera Internazionale, in fregio a piazzale Kennedy;
- che tale soluzione risulta anche sostanzialmente compatibile con la previsione pianificatoria relativa al futuro superamento della strada sopraelevata, considerato che una decisione in tal senso potrà essere assunta in un momento successivo, a valle di una specifica ed approfondita valutazione di carattere ambientale, funzionale ed economico e tenuto conto che il tratto di sopraelevata che determina un impatto sensibile coincide con il fronte medioevale della Ripa Maris;

Rilevato altresì:

- che la soluzione relativa alla tratta di levante, prevedendo il mantenimento del tratto di sopraelevata parallelo a corso Quadrio e corso Saffi e contemplando la

- realizzazione di una viabilità pubblica sottostante, risulta tale da assicurare una capacità di trasporto coerente ed omogenea con quella del tunnel, in maniera da non inficiare la funzionalità dell'ingente investimento necessario per la costruzione dell'infrastruttura;
- che tale soluzione risulta accettabile in quanto la viabilità pubblica sottostante prevista dal progetto è costituita da una doppia carreggiata, a da due corsie per senso di marcia, indipendente e separata dalla parallela viabilità interna al Distretto delle riparazioni navali;
 - che secondo le indicazioni del P.U.C., ove possibile, la viabilità pubblica posta alla quota inferiore dovrà essere integrata con un percorso pedonale e ciclabile;
 - che per l'accettazione di questa soluzione, fino all'entrata in funzione dell'opera sostitutiva, è essenziale che venga assicurato il pieno esercizio della strada sopraelevata durante l'intero periodo dei lavori di costruzione della nuova infrastruttura, senza limitazioni funzionali di carattere rilevante o comunque con i disagi minimi tipici della cantierizzazione dei grandi lavori;
 - che nel corso dell'istruttoria prevista dal Decreto Legislativo 190 / 2002 dovrà essere effettuato un attento e specifico esame degli snodi intermedi di piazza Cavour, Madre di Dio e Fiera Ovest, considerata l'importanza di tali snodi, il cui impianto risulta comunque tendenzialmente soddisfacente, ancorchè sconti la rigidità dei vincoli assunti a riferimento;
 - che a tale fine dovranno essere svolti adeguati approfondimenti e dovranno essere eventualmente apportate le possibili migliorie, allo scopo di pervenire a soluzioni ottimali e di piena garanzia in termini di funzionalità;
 - che in particolare, per quanto riguarda l'innesto di piazza Cavour e del porto antico dovrà essere adeguatamente verificata la calibratura delle corsie in entrata ed in uscita dalla stessa, possibilmente separate, al fine di scongiurare che eventuali rallentamenti in piazza Cavour si ripercuotano sulla nuova viabilità e viceversa;
 - che, allo scopo, le situazioni di intersezione previste in tale snodo dovranno essere ridotte al minimo indispensabile, mentre dovrà essere altresì verificata la possibilità di prevedere una connessione fra piazza Cavour e la Foce e verificata l'eventualità che i mezzi pesanti diretti alle aree portuali possano disporre di corsie non coincidenti con quelle di innesto sull'asse principale;
 - che un particolare approfondimento dovrà essere dedicato all'intersezione con la direttrice di via Madre di Dio, considerata l'importanza della stessa e la prospettiva di prosecuzione verso l'Acquasola contenuta nel P.U.T. e rilevato che l'attuale tratto a carreggiate sovrapposte determina una significativa soggezione nei confronti dell'antistante centro storico;
 - che in tal senso la soluzione progettuale di tale snodo andrà analizzata in simbiosi con quella di piazza Cavour, traguardando una soluzione equilibrata per i flussi diretti alla Foce;
 - che relativamente allo svincolo previsto in corrispondenza dell'accesso secondario della Fiera dovrà essere attentamente verificata la funzionalità della rotatoria ubicata in prossimità dello svincolo stesso, al fine di accertare che la stessa non possa determinare ripercussioni negative sull'asse principale in occasione di manifestazioni fieristiche;

Rilevato ancora:

- che nelle successive fasi dello sviluppo progettuale si dovrà prestare particolare attenzione al nodo fondamentale della foce del Bisagno, per il quale il progetto prospetta una soluzione con due rotatorie, poste rispettivamente in corrispondenza di via Brigate Partigiane e di via Rimassa;
- che la soluzione a rotatoria prospettata per la foce del Bisagno, pur essendo conforme alle previsioni pianificatorie vigenti, richiede una ulteriore specifica verifica su modello matematico, estesa ad un ambito più ampio, soprattutto in quanto lo sviluppo limitato di alcuni "bracci" potrebbe determinare criticità sensibili per il funzionamento del sistema;
- che già in questa sede è utile evidenziare come la soluzione a rotatoria non garantisca una mobilità pedonale sufficiente, sia dal punto di vista funzionale, sia sotto il profilo ambientale e di immagine della fiera, dal momento che gli attraversamenti pedonali da prevedere in questo ambito devono corrispondere a tutte le direttrici di avvicinamento al quartiere fieristico, compresa quella di attraversamento di via Brigate Partigiane che potrebbe provocare ripercussioni negative sul funzionamento della rotatoria;
- che oltre alla delicatezza e alla centralità di questo nodo viario, in relazione alle previsioni di traffico e alla pedonalità, l'analisi di questo nodo deve essere effettuata anche in rapporto al progetto di rifacimento della copertura del torrente, in relazione al nuovo accesso alla fiera, alla dotazione di parcheggi del nuovo piazzale Kennedy e alla necessità di confermare la presenza di un capolinea del servizio di trasporto pubblico;
- che in relazione invece al terminale di ponente dell'infrastruttura, costituito dal nuovo nodo viario di S. Benigno, è opportuno ribadire la prescrizione contenuta nella delibera del Consiglio Comunale n. 376 del 05.04.2001, di approvazione del relativo progetto preliminare, relativa alla necessità di individuare una adeguata modalità di aggancio con il terminale di ponente della sopraelevata, indispensabile in termini funzionali nell'eventualità che la concessionaria autostradale proceda alla realizzazione del nodo antecedentemente alla costruzione del tunnel sub - portuale;
- che diversamente, nell'eventualità che la costruzione del nuovo nodo di S. Benigno precorra la realizzazione del tunnel sub - portuale, si verrebbe a determinare una sconnessione ingestibile fra la sopraelevata e la barriera autostradale di Sampierdarena, non surrogabile se non attraverso la realizzazione di impegnative ed onerose opere provvisorie e quindi neppure transitoriamente accettabile, considerato il ruolo centrale che questo snodo ricopre nel sistema della mobilità dell'intera città;
- che tale esigenza determina la scelta conseguente di mantenere comunque in funzione la tratta compresa fra via di Francia e la stazione marittima di ponte dei Mille, in quanto la stessa potrà risultare utile per assicurare un accesso adeguato per i veicoli diretti al porto antico ed alla nuova polarità della Darsena e di ponte Parodi;

Considerato:

- che il progetto preliminare del tunnel sub - portuale ha comportato la necessità di fornire una soluzione alternativa di ricollocazione per le aziende del Distretto

delle riparazioni navali direttamente interessate dal tracciato, in quanto la Civica Amministrazione ritiene che debbano essere salvaguardate queste attività ed assicurarne la piena continuità operativa;

- che a tale scopo la proposta progettuale rappresenta una nuova fase di riassetto complessivo del Distretto, in coerenza con le previsioni pianificatorie del Piano Regolatore Portuale e del P.U.C., confermate e sviluppate ulteriormente con la recente sottoscrizione dell'Accordo di Programma relativo al tratto costiero compreso fra calata Gadda e la piazzale Kennedy, citato in precedenza;

- che tale nuovo assetto comporta anche lo spostamento delle società sportive attualmente insediate nel porticciolo Ducà degli Abruzzi, che la Civica Amministrazione ritiene debbano essere salvaguardate e per le quali viene prospettato il trasferimento a piazzale Kennedy, previa realizzazione di un idoneo specchio acqueo protetto, in coerenza con le previsioni pianificatorie vigenti;

- che tali interventi di riconversione e riqualificazione urbanistica, se ed in quanto strettamente funzionali alla realizzazione della nuova infrastruttura viaria, possono, a giudizio della Civica Amministrazione, rientrare nella fattispecie contemplata dall'art. 3, comma 3, del Decreto Legislativo 190 / 2002, che prevede espressamente che il progetto preliminare di una infrastruttura possa comprendere anche "le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale" ed includere "le infrastrutture ed opere connesse, necessarie alla realizzazione" della stessa;

- che questa eventualità consente anche di accedere a specifici finanziamenti mirati, strettamente funzionali alla realizzazione dell'opera, tenuto anche conto che il campo di attuazione del Decreto Legislativo 190 / 2002 si estende anche alle attività produttive;

- che tali opere accessorie, ove integrate nel progetto del tunnel ed eventualmente contemplate dal relativo programma realizzativo, precluderebbero ad una riqualificazione complessiva dell'intera tratta costiera, in piena coerenza con le previsioni degli strumenti pianificatori vigenti e nella prospettiva del raggiungimento di un risultato urbanistico di rilievo primario;

- che in tale contesto riveste una particolare importanza il grande parcheggio previsto nel sottosuolo di calata Gadda, pienamente coerente con gli indirizzi del P.U.C. e che potrà essere ulteriormente potenziato per corrispondere alle esigenze del centro storico e del porto antico,

- che le provvidenze finanziarie previste dall'art. 3, comma 3, del Decreto Legislativo 190 / 2002 potranno concorrere alla realizzazione degli interventi accessori almeno nella misura prevista dal Piano Economico Finanziario elaborato dalla Società;

- che di conseguenza il piano finanziario che accompagna il progetto rappresenta un importante strumento per la messa a punto di un programma di investimento equilibrato ed efficace, basato su una articolazione complessa fra i possibili, diversi fattori concorrenti, non ultimo un importante cofinanziamento di tipo pubblico, in coerenza con l'impostazione promossa dalla legge 443 / 2001 ;

- che l'erogazione di un adeguato cofinanziamento pubblico è indispensabile per contenere al minimo l'importo di eventuali pedaggi;

- che le riconversioni prospettate in forma preliminare per l'ambito di piazzale Kennedy e per l'area di calata Gadda e calata Boccardo potranno giovare di

ulteriori risorse finanziarie derivanti dalla valorizzazione immobiliare delle aree portuali, ferma restando la necessità di espletare compiutamente le procedure urbanistiche ancora necessarie, ancorchè coerenti con gli indirizzi sanciti di recente in forma ufficiale con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma relativo all'intero ambito;

- che nel prosieguo dell'istruttoria dovranno essere valutate le modalità di esazione tali da ottenere un livello tariffario effettivamente incentivante e con tecnologie che garantiscano la fluidità del traffico

Visti la legge 443 / 2001 ed il Decreto Legislativo 190 / 2002;

Visto in particolare l'art. 3, comma 3, del Decreto Legislativo 190 / 2002;

Visti gli elaborati costituenti la proposta progettuale della società Tunnel di Genova p.a.;

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento espresso dal Responsabile dell'U.O. Piano della Città, ai sensi dell'art.49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000;

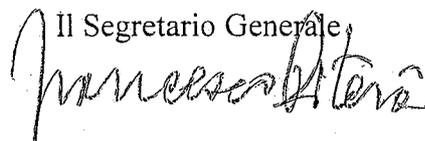
Visto il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale in ragione dell'Ordinanza Sindacale n.185/98;

La Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità
D E L I B E R A

1. di approvare il progetto preliminare del tunnel sub - portuale di Genova e degli interventi connessi, ai fini dell'avvio dell'istruttoria prevista dalla legge - obiettivo, nelle forme e nei modi previsti dal decreto Legislativo 190 / 2002, con le indicazioni preliminari contenute nelle premesse;
2. di delegare, a conferma di quanto già espresso con delibera di Giunta Comunale n. 65/2002 in data 24.1.2002, alla Società Tunnel di Genova S.p.A. le attività connesse all'espletamento dell'iter istruttorio previsto dal Dlgs 190/2002.

Attesa l'urgenza di provvedere la Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità dichiara immediatamente eseguibile il presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

Il Sindaco

Il Segretario Generale


La presente deliberazione viene posta in pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni a far data dal 09/06/2003 ai sensi dell'art. 124 - comma 1 - del T.U. D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

La presente deliberazione viene:

- Inviata ai capigruppo consiliari, ai sensi dell'art. 125 del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

E' divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134 - comma 3 - T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, il giorno 20/06/2003



Unità di Progetto Piano della Città

COMUNE DI GENOVA

E' parte integrante della proposta di deliberazione n. 691 del 04-06-2003
cod. uff. 111

**AVVIO DELLA PROCEDURA DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE
DEL TUNNEL SUB - PORTUALE E DELLE OPERE CONNESSE, AI FINI E PER GLI
EFFETTI DELLA LEGGE OBIETTIVO E DEL DECRETO LEGISLATIVO 190 / 2002**

PARERE TECNICO DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
(art. 49 comma 1 Dlgs 267/2000)

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento

X Il Direttore
Dott. Arch. G.B. Poggi

DIRETTORE
Dott. Arch. *Rossana F. Russo*

ATTESSTAZIONE COPERTURA FINANZIARIA
(art. 153 comma 5 Dlgs 267/2000)

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE
(art. 49 comma 1 Dlgs 267/2000)

PARERE DI LEGITTIMITA' DEL SEGRETARIO GENERALE
(Ordinanza Sindacale n. 247/97 confermata con Ordinanza Sindacale n. 185/98)

Visto, esprimo parere favorevole
sulla legittimità.

Genova, 5 GIU. 2003
Il Segretario Generale

Altera