

## NODO DI SAN BENIGNO

### OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Il Nodo di San Benigno è uno dei punti chiave della viabilità genovese, sia per la presenza del più importante casello autostradale della città, Genova Ovest, dove converge l'intera rete ligure e il traffico diretto al centro cittadino e alle banchine portuali, sia in quanto nodo nevralgico della zona centro-occidentale della città. Il Nodo di San Benigno collega il casello autostradale con il porto commerciale, con la sopraelevata e con la viabilità ordinaria cittadina.

Scopo dell'intervento è **selezionare i flussi merci da/per il porto di Genova da quelli caratterizzanti la viabilità ordinaria**. Il progetto del Nodo di San Benigno prevede di intervenire con una soluzione a basso impatto, ridimensionato rispetto al progetto originale, che mantenga la compatibilità con eventuali futuri sviluppi infrastrutturali nell'area (come il tunnel sub-portuale, non in imminente via di realizzazione).

In considerazione del fatto che la maggior parte delle congestioni di traffico sono legate a criticità sulla viabilità ordinaria, si sono delineate le priorità di intervento, che prevedono:

- la **razionalizzazione della circolazione**, eliminando gli attuali punti di conflitto presenti sulla rampa elicoidale, causa principale di ingorghi e della formazione delle code sino alla barriera di Genova Ovest;
- l'individuazione di **connessioni dirette con il porto**, in modo da separare il traffico degli autoveicoli da quello dei mezzi pesanti);
- la possibilità di **svincolare reciprocamente le relazioni di spostamento** polarizzate tra sistema autostradale e porto da quelle distribuite tra sopraelevata e lungomare Canepa con l'obiettivo di eliminare gli attuali conflitti che sorgono sulla rampa elicoidale per la commistione di flussi veicolari aventi origini e destinazioni separate tra loro.

La realizzazione di questo progetto porterà benefici quali il **miglioramento dell'accessibilità autostradale cittadina, del porto** e la **riduzione degli impatti del traffico commerciale marittimo**, che attualmente grava sull'area di tessuto urbano in questione. Il Nodo di San Benigno infatti risulta spesso congestionato, causa una forte commistione fra traffico merci e traffico passeggeri, e l'attraversamento del nodo da parte dei mezzi pesanti in uscita dal porto condiziona fortemente il traffico cittadino sia per picchi di attività che per blocchi delle attività portuali (scioperi, cattive condizioni ambientali).

I lavori del nuovo Nodo stradale di San Benigno permetteranno inoltre di affrontare gli incrementi nei volumi di traffico in prevalenza containerizzato che saranno conseguenti l'espansione delle banchine commerciali in Calata Bettolo e Ronco Canepa senza gravare sulla mobilità cittadina.

L'opera a stralcio rientra nel quadro di interventi previsti dal "Nodo Stradale e Autostradale Genovese". Il progetto costituisce il nuovo collegamento tra la barriera autostradale di Genova Ovest e il porto e la relativa connessione con la viabilità ordinaria.

### DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto prevede un nuovo collegamento diretto tra la barriera autostradale e il porto, in modo da evitare il transito in città delle merci, oltre al riassetto della connessione con la viabilità urbana esistente e in progettazione.

Nel 2010 è stata presentata una seconda alternativa di intervento che apporta alcuni elementi di miglioramento rispetto al 2005 tra cui:

- la costruzione di una **nuova rampa Lungomare Canepa** (per consentire il collegamento diretto del traffico pesante con il Lungomare e il nuovo Varco Etiopia);
- la costruzione di una **nuova rampa Via Milano - Sopraelevata**;
- un **adeguamento di accesso alla A7**;
- la creazione di un **collegamento Via Milano - Terminal Traghetti** (per consentire il collegamento diretto all'imbarco dal Lungomare Canepa realizzando un ulteriore accesso rispetto a quello di Varco Albertazzi);
- l'**ottimizzazione dell'accesso alla Sopraelevata Portuale** (per agevolare le manovre dei mezzi

pesanti in entrata e in uscita dal porto);

- la garanzia della **piena compatibilità con il potenziamento di Lungomare Canepa** (le corsie che sottopassano la nuova rotatoria sopraelevata di Canepa, passano da due a quattro con possibilità di ampliamento, realizzano la piena compatibilità sia con il progetto dell'asse Lungomare (due carreggiate a tre corsie) che con le future potenzialità del Tunnel subportuale).

L'intervento del Nodo di San Benigno inoltre sarà collegato direttamente con:

- la viabilità di lungomare Canepa, a Ponente e la Sopraelevata Portuale;
- la strada sopraelevata e via Milano, a Levante;
- la viabilità ordinaria di via Cantore.

L'intervento sarà diviso in due lotti. Il primo lotto, i cui interventi non si sovrappongono con la realizzazione della Strada di Scorrimento a Mare, prevede:

- la connessione tra Via Milano e il Terminal Traghetti;
- la nuova rampa sopraelevata in ascesa dal Varco Etiopia.

<b>Soggetti coinvolti</b>	Partner territoriali: Comune di Genova, Provincia di Genova, RFI, Regione Liguria, Autorità Portuale di Genova, ANAS, ASPI, Società Tunnel di Genova S.p.A.
<b>Comuni interessati</b>	Genova
<b>Rilevanza geografica</b>	Locale

#### STATO DI AVANZAMENTO

Il progetto preliminare, redatto su incarico dell'Autorità Portuale di Genova, è stato approvato.

In data 13 gennaio 2011 ASPI ha trasmesso ad ANAS lo stralcio del progetto stradale ai fini della preliminare validazione tecnica.

Su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il **progetto definitivo** è stato trasmesso da ASPI al Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria.

Il progetto definitivo è stato approvato ad agosto 2011, in Conferenza di Servizi, con approvazione formalizzata il 25/10/2011. I lavori dovrebbero partire a metà 2012 e terminare entro il 2014 (per una durata dei lavori di circa 28/30 mesi). L'appalto del primo lotto dovrebbe essere assegnato nella prima metà del 2012 e dovrebbe essere realizzato entro il 2013.

Preliminarmente ASPI ha dato corso all'avvio del procedimento diretto all'apposizione del vincolo espropriativo ai sensi delle disposizioni della legge 241/1990.

#### FINANZIAMENTO

Il progetto fa parte della componente stradale del nodo stradale ed autostradale di Genova. Il costo stimato per la realizzazione dell'intervento, che dovrebbe trovare attuazione coerentemente con le risorse finanziarie previste nel IV Atto Aggiuntivo, è pari a 65 milioni di euro.

#### DOCUMENTAZIONE TECNICA

- Programma delle Infrastrutture strategiche (approvato con delibera CIPE n.121 del 21 dicembre 2001) che include il Nodo di San Benigno.
- Intesa Istituzionale Quadro tra il Governo e la Regione Liguria per la realizzazione delle grandi infrastrutture (6 marzo 2002).
- Intesa Quadro relativa alla componente stradale del nodo stradale ed autostradale genovese tra Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova e Autorità Portuale di Genova (9 gennaio 2003).
- IV Atto Aggiuntivo ANAS, giugno 2004; integrazione alla Convenzione ANAS del 1997 nella quale ASPI si impegna in un potenziamento ulteriore della rete.
- Protocollo di Intesa del 3 agosto 2006 fra ANAS, Regione Liguria, Provincia, Comune ed Autorità portuale di Genova ed Autostrade per l'Italia che individua come progetti prioritari all'interno delle opere che costituiscono il Nodo di Genova la Gronda di Ponente ed il Nodo di San Benigno, coerentemente con le risorse finanziarie previste nel IV Atto Aggiuntivo (1.800 milioni di euro).
- Studio completo delle connessioni da e per il Nodo di San Benigno da parte del Comune di Genova, recepito da Autostrade Spa, 2006.
- Regione Liguria; Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Porti, Lavori pubblici ed edilizia.

---

Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2009 - 2011.

- Protocollo di intesa dell'8 febbraio 2010 tra Provincia di Genova, ANAS S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione del nodo stradale e autostradale di Genova. Regione Liguria ha poi anch'essa sottoscritto tale protocollo in data 13 aprile 2011, dopo aver raggiunto un accordo sulla progettazione preliminare del tunnel della Val Fontanabuona (non previsto nella Convenzione Unica ANAS/ASPI del 2007).

Le informazioni della scheda sono state approfondite e condivise con il dr. Orlando Mazza, Responsabile Area di Progetto di Genova di Spea Ingegneria Europea S.p.A. Ingegneria Europea S.p.A. in data 27 giugno 2011.

Le informazioni della scheda sono state inoltre discusse nell'ambito del focus group tematico svoltosi presso Urban Lab il 6 ottobre 2011<sup>15</sup>.

#### **INTERVENTI CORRELATI**

- Gronda di Ponente.
- Lungomare Canepa.
- Sopraelevata Portuale.
- Strada di Scorrimento a Mare.
- Riempimento Calata Bettolo.
- Tombamento Ronco – Canepa e Calata Libia.
- Lavori linea Campasso – Nodo Ferroviario.
- Tunnel subportuale.

#### **INFRASTRUTTURE INTERESSATE**

- Varchi portuali.
- Autostrade A7 e A10.

---

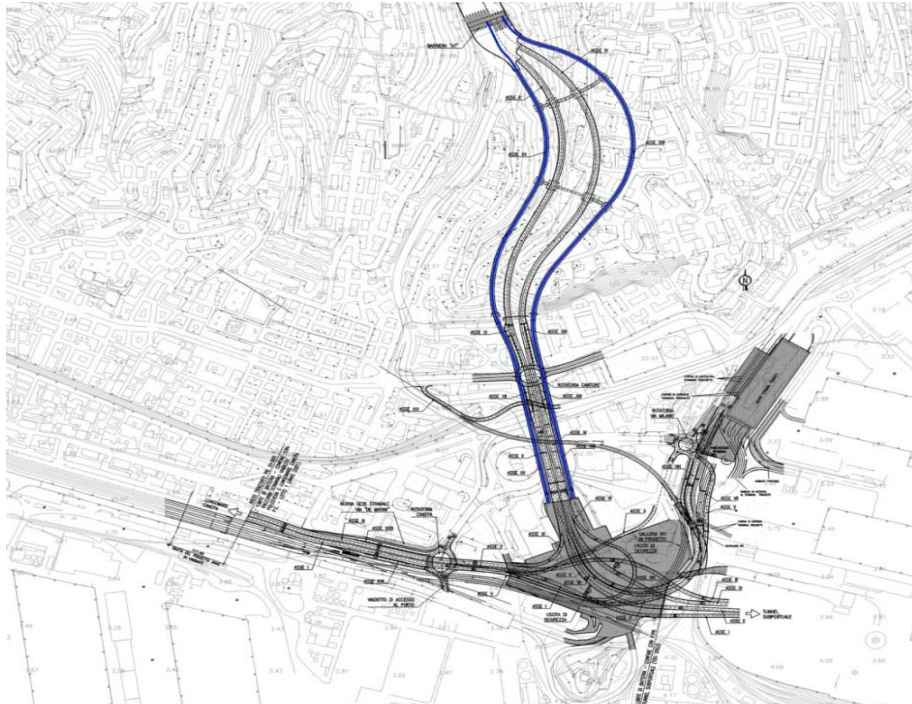
<sup>15</sup> Cfr. § 5.1.

### **Analisi SWOT: Nodo di San Benigno**

<b>Punti di forza</b>	<b>Punti di debolezza</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Miglioramento del collegamento casello Genova Ovest con porto commerciale, viabilità ordinaria e sopraelevata;</li><li>▪ aumento della capacità del nodo autostradale di Genova;</li><li>▪ si eviterà l'attraversamento della città da parte dei mezzi pesanti provenienti o diretti all'autostrada da/per l'area portuale di Sampierdarena;</li><li>▪ separazione dei flussi in discesa ed in salita, inoltre separazione dei flussi di mezzi pesanti e leggeri;</li><li>▪ il progetto è complementare ed integrato con la Gronda di Ponente;</li><li>▪ il progetto attuale permette di realizzare l'opera in forma semplificata nel breve periodo (senza essere ostacolata dal rallentamento dell'approvazione del progetto del Tunnel subportuale) per far fronte all'imminente aumento di traffico causato dall'espansione delle banchine commerciali in Calata Bettolo e Ronco Canepa senza gravare sulla mobilità cittadina.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Forte commistione traffico merci e passeggeri in salita dall'ingresso autostradale;</li><li>▪ realizzazione differita rispetto all'estensione delle attività portuali a Calata Bettolo.</li></ul>
<b>Opportunità</b>	<b>Rischi</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Punto chiave di riassetto e velocizzazione della viabilità genovese;</li><li>▪ aumento accessibilità autostradale cittadina e del porto;</li><li>▪ interconnessione con Sopraelevata Portuale, SSM, Lungomare Canepa e Tunnel sub portuale, Sopraelevata urbana.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Punto critico della viabilità genovese, facilmente oggetto di fenomeni di congestione anche in caso di potenziamento;</li><li>▪ la necessità di proseguire in parallelo a interventi sul nodo autostradale e stradale genovese, potrebbe creare criticità;</li><li>▪ l'eventuale interdizione ai mezzi pesanti del transito dell'A10 fra Cornigliano e Voltri potrebbe causare particolare congestione di questo tipo di mezzi sul nodo di San Benigno.</li></ul>

---

**LA SOLUZIONE ORIGINARIA 2005**



**LA NUOVA SOLUZIONE 2010**





## VIADOTTO AUTOSTRADALE DI ACCESSO PORTO DI VOLTRI

### OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

L'intervento prevede il riassetto del sistema di accesso dal casello autostradale alle aree operative del bacino portuale di Voltri al fine di **migliorare l'accesso autostradale al porto di Voltri**.

Il progetto si inserisce nel piano di sistemazione della viabilità genovese, connesso con la Gronda di Ponente e previsto anche nei progetti per la realizzazione di un approdo delle Autostrade del Mare a Voltri (Progetto VP5bis).

Il nuovo collegamento tra il porto di Voltri e il casello autostradale nasce dall'esigenza di rendere possibile l'attuazione del progetto di riorganizzazione predisposto dalle Ferrovie dello Stato, che intendono potenziare il parco ferroviario, con la realizzazione di nuovi raccordi con le linee ferroviarie interne ed esterne al porto di Voltri, la costruzione della nuova stazione per il servizio metropolitano e la traslazione della linea Genova - Ventimiglia, intervento che consentirà lo spostamento dell'Aurelia verso sud e quindi la creazione di zone a verde e di un percorso pedonale davanti alle ville storiche di Voltri.

L'intervento risulta coerente con i programmi dell'Autorità Portuale di potenziamento del traffico di container e di Autostrade del Mare con i piani del Comune di Genova per assicurare condizioni di migliore viabilità e vivibilità.

Il rifacimento del viadotto autostradale permetterà un miglioramento riguardo all'inoltro autostradale diretto dei mezzi pesanti da/per il porto.

### DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto prevede la demolizione dell'attuale viadotto e la ricostruzione di due nuovi viadotti di scavalco alla linea ferroviaria ed il relativo collegamento con il casello autostradale, in grado di far fronte ai nuovi traffici, notevolmente cresciuti negli ultimi anni. Tale opera è strettamente connessa e propedeutica al potenziamento della linea ferroviaria Voltri - Brignole (compresa nel progetto del "Nodo ferroviario di Genova") in quanto si rende necessario rendere compatibile lo spostamento dei binari con gli appoggi a terra del viadotto, e consente di migliorare l'accesso al porto di Voltri. L'intervento è propedeutico al nodo ferroviario ed alla gronda autostradale genovese, nonché al progetto VP5bis.

Il soggetto attuatore è stato individuato dal Ministero nell'Autorità portuale di Genova.

<b>Soggetti coinvolti</b>	Partner territoriali: Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Regione Liguria, Autostrade per l'Italia e R.F.I.
<b>Comuni interessati</b>	Genova
<b>Rilevanza geografica</b>	Locale

### STATO DI AVANZAMENTO

Delibera CIPE n. 84 del 29 marzo 2006 approva il Progetto Preliminare a cura dell'Autorità Portuale di Genova e rinvia la decisione sull'assegnazione dei contributi alla fase di esame del progetto definitivo.

Il progetto definitivo è stato presentato da Società Autostrade nel dicembre 2007 e approvato da R.F.I. nel mese di gennaio 2008.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art. 166 DLgs 163/2006, ha convocato la Conferenza dei Servizi che si è tenuta il 16 marzo 2009. Il progetto, presentato per l'occasione dall'Autorità Portuale di Genova, è stato valutato positivamente dagli enti convocati.

Nel mese di giugno 2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inoltrato la propria istruttoria al CIPE per la relativa approvazione.

In data 14 agosto 2009 la Regione ha scritto al CIPE ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per sollecitare il prosieguo dell'iter approvativo.

In data 5 maggio 2011 il CIPE ha approvato il progetto definitivo.