

TUNNEL SUBPORTUALE

OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

Il progetto del Tunnel subportuale si inserisce nel sistema della viabilità urbana di Genova, attraverso il bacino del porto antico, ponendosi in alternativa all'esistente sopraelevata, con l'obiettivo di **migliorare il sistema dei collegamenti con l'area portuale e realizzare una connessione diretta tra il ponente ed il levante della città.**

Obiettivo del progetto è il miglioramento dell'efficienza del collegamento viario veloce di penetrazione ed attraversamento del centro città dal nodo di San Benigno alla foce, attualmente assolto dalla sopraelevata; in particolare si eviterebbe l'attraversamento della città da parte dei mezzi pesanti da Genova Ovest diretti verso l'area delle riparazioni navali.

Inoltre con il parcheggio previsto in prossimità dell'uscita, presso Calata Gadda ed il vicino parcheggio della Marina si riuscirebbe ad ampliare la rete degli spazi di sosta capaci di assorbire ingenti flussi di traffico.

La prevista demolizione di parte della sopraelevata, una volta entrato in esercizio il Tunnel, contribuirebbe alla riqualificazione del waterfront cittadino. Per questo motivo il progetto del Tunnel subportuale potrebbe risultare alternativo al progetto di miglioramento dell'attuale sopraelevata.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto del Tunnel subportuale è stato predisposto dalla società Tunnel di Genova S.p.A. avvalendosi della Legge Obiettivo. Il progetto si compone di due parti:

- 1) il Tunnel subportuale che collega San Benigno all'area del Mercato del pesce;
- 2) la nuova strada sotto l'esistente sopraelevata dall'area del Mercato del pesce a Piazzale Kennedy

Il progetto preliminare, approvato nel giugno 2005 dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici in attesa di approvazione da parte del CIPE, prevede la costruzione di un tunnel sottomarino (che correrà per circa 700 metri sott'acqua) in grado di collegare la zona di San Benigno a Calata Gadda. Il progetto del Tunnel prevede anche la realizzazione di un maxi parcheggio da mille posti a Calata Gadda.

L'infrastruttura prevede la connessione fra foce del Torrente Bisagno, Fiera ed ambito delle riparazioni navali con la zona di San Benigno, in modo da proseguire verso la barriera autostradale di Sampierdarena, verso Lungomare Canepa ed il ponente cittadino.

Il tunnel sottomarino sarà costituito da due gallerie circolari e parallele lunghe 720 metri che correranno sul fondo delle acque del porto fino ad una profondità di 35 metri; ogni galleria avrà tre corsie, ciascuna larga 3,75 metri, e saranno realizzati passaggi trasversali di sicurezza. La pendenza massima sarà del 5% ed in corrispondenza dell'uscita esterna, all'altezza dell'attuale Mercato del pesce, le corsie da tre si ridurranno a due e la circolazione sarà regolata con un sistema di collegamenti a rotatoria. La capacità di traffico complessiva della struttura sarà di 6.000 autoveicoli all'ora. La realizzazione del tunnel permetterà anche la realizzazione di un parcheggio sotterraneo di 3 piani per 3.000 auto e 60 bus e di altre opere realizzabili a Calata Gadda o nell'area della Fiera (dove è previsto un ampliamento in corrispondenza della zona di piazzale Kennedy).

Attualmente è in fase di verifica e di approfondimento la modifica dello sbocco a Levante del Tunnel finalizzata a migliorare le possibili connessioni in corrispondenza di Piazza Cavour ed a garantire il controllo degli impatti sugli insediamenti di Calata Gadda.

La società per il Tunnel di Genova ha illustrato nel settembre 2008 alle Commissioni Consiliari comunali una possibile svolta progettuale. Nel progetto il tunnel parte da Ponente alle spalle della Lanterna (portale di San Benigno) e sbuca in superficie - a Levante - alla fine di Calata Gadda (portale della Marina). Avrebbe tre corsie per senso di marcia (più quattro banchine) e da un lato sarebbe inserito nel Nodo di San Benigno, dall'altro nella rotatoria di piazzale Kennedy (non certo senza problemi, ancora da risolvere, per le interferenze con l'area della cantieristica). La struttura non sarebbe appoggiata al fondale, ma scavata sotto di esso con andamento a U, tra i 20 e i 30 metri sotto il livello del mare.

L'intervento in questione avrà una durata di circa 6 anni.

STATO DI AVANZAMENTO

Il 28 maggio 2003 la Tunnel di Genova S.p.A ha presentato alla Commissione Affari Istituzionali del Consiglio Comunale il progetto preliminare per la realizzazione del tunnel sottomarino che collega il nodo di San Benigno a Calata Gadda e da qui prosegue in superficie sino alla Foce con la possibilità, in quest' ultimo tratto, di conservare la strada sopraelevata. Si è optato quindi per la proposta della galleria "scavata" in profondità.

Il progetto, successivamente presentato il 10 giugno 2003 al CIPE, per le valutazioni di merito e per poter ottenere l'inserimento all'interno della Legge Obiettivo, prevede, già nelle prime fasi, una serie di dettagli sia di carattere infrastrutturale sia finanziario.

Il progetto preliminare, a cura della Tunnel di Genova S.p.a., è stato approvato dalla Regione Liguria con DGR n.1466 del 20 novembre 2003 e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 5 dicembre 2003 accompagnato da una serie di osservazioni degli enti locali (Regione Liguria, Comune e Soprintendenza) in parte sull'arrivo a Piazzale Kennedy e su Calata Gadda per la necessità di spostamento dello Yacht Club Italiano e del suo specchio acqueo. La procedura approvativa al momento risulta ferma.

FINANZIAMENTO

L'intervento, inserito in procedura di Legge Obiettivo e non ancora finanziato, ha un costo stimato di 421 milioni di euro al 2005, di cui 326 milioni che dovrebbero essere coperti con finanziamenti privati. La stima dei costi dell'opera, formulata dalla Tunnel S.p.A., è comprensiva della cifra da stanziarsi per indennizzare tutte quelle attività, in ambito Riparazioni Navali e Yacht Club, che dovranno spostarsi per creare lo spazio necessario alla realizzazione del tunnel. Il Comune ha chiesto al CIPE una somma di 98,5 milioni di euro. Per ora si prevede che lo Stato finanzia il 25% del valore dell'opera che risulta stimata, complessivamente, in 420 milioni circa. I restanti tre quarti dell'investimento saranno a carico dei privati cui si rivolgerà il bando europeo per il project financing; ad essi sarà affidata la concessione cinquantennale per il recupero delle spese sostenute. Tra le varie ipotesi, quella di un pedaggio automatico, con telecamere che individuano le targhe e che mettono il pedaggio direttamente sul conto prepagato o sui costi del telefonino dell'utente. I promotori hanno studiato i livelli di traffico a seconda del pedaggio, previsto da un minimo di 0,50 a un massimo di 2 euro. A tre anni dal preventivo iniziale, del 2005, il costo ipotizzato a fine settembre 2008, è di circa 520 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).
- Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002 (Decreto Attuativo L. 443/2001).
- PUM 2007, Comune di Genova.
- DPEF 2008-2012 e DPEF 2009-2013.

INTERVENTI CORRELATI

- Strada di Scorrimento a mare.
- Lungomare Canepa.
- Nodo di San Benigno.
- Viabilità zona Cantore.
- Calata Gadda.
- Spostamento attività cantieristica.
- Possibile demolizione Sopraelevata esistente.

INFRASTRUTTURE INTERESSATE

- Bacino del Porto Antico, coordinamento con Nodo di San Benigno, Waterfront.
- Viabilità della zona interessata.

Analisi SWOT: tunnel subportuale

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collegamento viario di attraversamento del centro città dal nodo di San Benigno alla foce; ▪ parcheggio in prossimità dell'uscita zona Calata Gadda collegato al tunnel delle Casaccie (Piccapietra); ▪ eliminazione dell'attraversamento dei mezzi pesanti nel centro città (direzione Ovest/Est). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Si pone come alternativa all'esistente sopraelevata; ▪ aumenta il numero di veicoli circolanti a ridosso del porto e del waterfront genovese; ▪ per effettuare l'opera in project financing necessario un sistema di tariffazione a pedaggio sull'intero sistema autostradale genovese e non sulla singola tratta relativa al tunnel sub portuale.
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Si permetterebbe la demolizione di parte della Sopraelevata e la conseguente riqualificazione dell'area di maggior pregio storico e turistico del waterfront cittadino; ▪ parcheggi in funzione turistico/ricreativa (salone nautico, fiera, porto antico e centro storico); ▪ interconnessione diretta con il Nodo di San Benigno. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zona ad elevata congestione e densamente abitata; ▪ separazione città/mare; ▪ rischio di commistione fra flussi di lunga percorrenza da/per Genova Ovest e traffico cittadino; ▪ necessità di rivedere gli spazi industriali riservati alle riparazioni navali nell'area di Calata Gadda.

TUNNEL SUBPORTUALE

