



REGIONE LIGURIA



PROVINCIA DI GENOVA



COMUNE DI GENOVA



ANAS S.p.A.

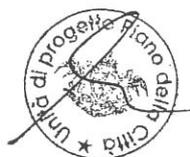
## PROTOCOLLO D'INTESA tra:

- ❖ Regione Liguria
- ❖ Provincia di Genova
- ❖ Comune di Genova
- ❖ ANAS S.p.A.

Per la realizzazione del

# “Nodo stradale e autostradale di Genova”

Genova, 27 Febbraio 2006







**Protocollo d'intesa  
tra  
Regione Liguria  
Provincia di Genova  
Comune di Genova  
ANAS S.p.A.**

**per la realizzazione del "Nodo stradale e autostradale di Genova"  
Congiuntamente definite nel presente atto "Parti"**

**Premesso che:**

- La Liguria è parte fondamentale della più vasta area settentrionale del Paese dove, dal Piemonte al Friuli V. Giulia, si concentra oltre il 53 % del Prodotto Interno Lordo;
- La Liguria, anche per la sua posizione e conformazione fisica, è parte costitutiva dei grandi assi strategici di mobilità che congiungono l'Europa occidentale, dove transita più di un quarto della movimentazione europea delle merci;
- Per le ragioni sopraesposte, la Liguria costituisce uno dei sottosistemi chiave di una significativa struttura geo-economica anche per l'offerta logistica rappresentata dagli Hub portuali di Genova, Savona e della Spezia e, quindi, rappresenta un fattore di forza e di competitività determinante per l'intera macro-regione del Nord-Ovest;
- L'intera Liguria rappresenta anche una parte importante e qualificata dell'intera offerta turistica nazionale meta di significativi flussi turistici nazionali ed internazionali;
- La situazione viaria della città di Genova risulta notevolmente congestionata, a causa dell'elevato volume di traffico che la interessa, per cui il "Nodo stradale e autostradale di Genova" è stato inserito fra le priorità del primo programma delle opere strategiche della Legge 443/01 cosiddetta "Legge Obiettivo";
- La Regione Liguria, la Provincia ed il Comune di Genova hanno precisato che la soluzione di detto "Nodo" deve essere intesa come la realizzazione di un arco autostradale e stradale comprendente il by-pass completo dell'area metropolitana genovese e quindi sia la gronda di ponente, sia quella di levante, sia il nuovo sistema viario urbano, compreso il tunnel sub-portuale;
- Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condiviso tale impostazione, invitando l'ANAS a provvedere in tal senso;
- In linea di principio, i tre Enti Territoriali sottolineano la necessità di addivenire alla progettazione di infrastrutture che rispettino le esigenze funzionali della città di Genova, del territorio provinciale, del suo porto e





- dell'intera Liguria, e al tempo stesso siano caratterizzate da un impatto territoriale ed ambientale il più possibile contenuti;
- Sono stati individuati gli interventi necessari e indispensabili per risolvere il suddetto problema viario, che viene individuato come risoluzione del Nodo di Genova;
  - Detti interventi sono costituiti dalle seguenti opere:
    - o Gronda di Ponente
    - o Gronda di Levante
    - o Adeguamento A7
    - o Nodo di S. Benigno
    - o Tunnel di Rapallo e/o interventi migliorativi ai caselli della A12
    - o Sistemazione di lungomare Canepa
    - o Tunnel sub-portuale
  - L'importanza dell'obiettivo e la complessità tecnica delle opere impongono che tutti i soggetti interessati condividano le decisioni e le azioni da intraprendere e che venga, quindi, a formarsi un sistema che coinvolga i soggetti medesimi, onde pervenire a scelte strategiche che incidano non solo sul piano territoriale e nazionale ma anche su quello internazionale;
  - Il D.Lgs. 20.8.2002 n. 190 di attuazione della Legge Obiettivo stabilisce i soggetti, le modalità e i tempi per la predisposizione e la presentazione dei relativi progetti;
  - Le parti convengono che resta confermato il programma degli interventi di ambientalizzazione delle tratte autostradali esistenti.

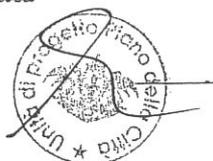
#### Considerato che:

- Tutti gli interventi sopra descritti, dichiarati indispensabili per il raggiungimento degli obiettivi indicati, possono essere suddivisi, ai fini della loro realizzazione, nei seguenti due gruppi:
  - ❖ Opere di competenza della Società Autostrade per l'Italia, in quanto inserite nel IV atto aggiuntivo ANAS/Autostrade - stipulato in data 23.12.2002 ed approvato con D.I. 11.3.2004 registrato dalla Corte dei Conti in data 20.5.2004 - che prevede, tra gli interventi da realizzare:
    - Gronda di Ponente:
      - o Carreggiata Est dal Km 12+500 della A10 al Km 1+000 della Nuova Carreggiata Nord della A7;
      - o Carreggiata Ovest dal Km 12+500 della A10 al Km 0+500 della Nuova Carreggiata Nord A7;
    - Tunnel di Rapallo:
      - o Collegamento stradale tra il casello A12 di Rapallo e l'ex SS227 (~~Località Punta dello Dogano~~);
    - Nodo di San Benigno:





- Collegamento tra la barriera di Genova Ovest della A7 e la viabilità ordinaria urbana;  
parte dell'Autostrada A7 Genova-Serravalle:
- Nuova carreggiata Nord della A7 dalla barriera di Genova Ovest al Km 124+500 della A7;
- ❖ Opere per le quali è necessario individuare il Soggetto Attuatore e le relative fonti di finanziamento, relative a:
  - Gronda di Levante;
  - Tunnel subportuale;
  - Sistemazione di lungomare di Canepa;
  - Collegamento Tunnel subportuale con gli svincoli di Ge-Est e Ge-Nervi;
- Risulta, pertanto, inevitabile procedere ad una differenziazione temporale nella realizzazione delle opere di che trattasi, le quali devono pur sempre conservare un disegno progettuale unitario;
- Risulta necessario stabilire con certezza il celere tempo di avvio delle opere contemplate nel citato IV Atto Aggiuntivo;
- L'Unione Europea – che aveva inizialmente avviato un procedimento per verificare la conformità alla normativa europea della realizzazione di tale intervento da parte di Autostrade – ha chiuso l'istruttoria con l'archiviazione del procedimento, riconoscendo la legittimità dell'intervento stesso, trattandosi di un "potenziamento" dell'attuale tronco autostradale A10, già in concessione ad Autostrade e non di una nuova autostrada.
- Per la definizione del tracciato della Gronda di Ponente la Regione Liguria aveva istituito, nel Giugno 2004, un tavolo tecnico al quale hanno partecipato tutti i soggetti Istituzionali e tecnici interessati all'opera che aveva individuato un tracciato che aveva consentito alla Società Autostrade per l'Italia di elaborare un Progetto Preliminare avanzato;
- Tale soluzione di tracciato, caratterizzata dall'attraversamento in subalveo del torrente Polcevera ha però evidenziato diversi aspetti problematici, in ordine all'impatto territoriale ed ambientale dell'opera ed al costo complessivo della stessa;
- Il Comune di Genova ha comunque contestato formalmente un difetto essenziale di funzionalità di detto progetto, in quanto la mancata o comunque differita realizzazione delle connessioni fra la gronda e la A7 inficierebbe la possibilità di dirottare larga parte dei veicoli pesanti sulla nuova infrastruttura;
- Di conseguenza, la nuova Giunta Regionale della Liguria, di concerto con il Comune e la Provincia di Genova, hanno rappresentato la necessità di apportare modifiche a tale progetto ed in particolare hanno formulato all'ANAS un insieme organico di richieste, a partire da un incontro svoltosi il 05.10.2005;





- La Regione Liguria, il Comune di Genova e la Provincia di Genova hanno ribadito la loro posizione congiunta con la nota n. 1937/P del 15 dicembre 2005;
- Per quanto concerne la Gronda di Ponente, i tre Enti Territoriali hanno proposto di sostituire il tracciato caratterizzato dall'attraversamento in subalveo del torrente Polcevera con un altro tracciato, caratterizzato dall'attraversamento aereo della stessa valle, mediante un ponte posto in prossimità dell'esistente viadotto Morandi;
- A tal fine gli stessi Enti Territoriali hanno posto la condizione irrinunciabile di garantire la tutela degli abitanti interessati dalla nuova infrastruttura, attraverso la preventiva ed adeguata ricollocazione di quelli che attualmente vivono sotto il viadotto Morandi e di quelli direttamente interessati dalla nuova opera;
- Detti Enti Territoriali hanno, altresì, richiesto di modificare in maniera essenziale l'interconnessione fra A10, A26 e gronda all'altezza di Voltri, allo scopo di ridurre drasticamente l'impatto rispetto alle soluzioni individuate in precedenza e comunque di contenerlo al minimo, proponendo a tal fine di dilatare e traslare tale interconnessione in direzione di Vesima;
- Analogamente hanno richiesto che la soluzione di innesto della nuova infrastruttura sulla A7 non si limiti alla realizzazione della nuova carreggiata nord ma miri a garantire complessivamente la funzionalità del rinnovato sistema infrastrutturale, tenendo in particolare considerazione la prossimità dell'intersezione con la A12, e coniugando il nuovo assetto con un impatto territoriale più contenuto;
- Gli Enti Territoriali hanno inoltre ribadito l'esigenza irrinunciabile di ricercare soluzioni di attraversamento del territorio caratterizzate da impatti comunque circoscritti ed il più possibile ridotti, in particolare per quanto concerne il tunnel di Rapallo stante la particolare valenza paesaggistico-ambientale del territorio attraversato.

### Considerato altresì che

- Sulla scorta di tali indicazioni è stata effettuata una serie di verifiche preventive e sono state individuate le nuove linee guida progettuali per la gronda di ponente, comprensive di una rinnovata impostazione dell'interconnessione di Voltri, in generale improntate alla migliore contenimento dell'impatto territoriale ed ambientale;
- Tali indicazioni sono sintetizzate negli elaborati grafici allegati che individuano delle soluzioni funzionali agli scopi prefissi e che al tempo stesso, seppure suscettibili di ulteriori miglioramenti di dettaglio, risultano già notevolmente migliorative sotto il profilo degli impatti, rispetto ai tracciati sviluppati in precedenza;
- In particolare la soluzione del nuovo ponte sul Polcevera prevede la realizzazione di un nuovo raccordo con lo svincolo dell'aeroporto sul versante

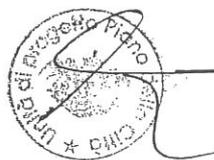




- destro della valle, al fine di massimizzare il trasferimento dei veicoli sulla nuova infrastruttura ed in primo luogo di quelli pesanti;
- Di conseguenza Autostrade per l'Italia può procedere allo sviluppo di un nuovo progetto preliminare avanzato, con l'obiettivo di pervenire a breve ad un progetto condiviso dalle parti, così come stabilito dal D.Lgs. n. 190 / 2002;
  - In tale contesto il nodo viario di S.Benigno assume un carattere di priorità, in quanto anello di congiunzione fra la rete autostradale, il porto ed il nuovo sistema viario di scorrimento urbano;
  - In diretta continuità con il progetto del nodo di S.Benigno, la società Tunnel di Genova s.p.a. ha predisposto il progetto preliminare del tunnel sub portuale, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel dicembre 2005;
  - Relativamente alla Gronda di Levante gli Enti Territoriali richiedono uno studio trasportistico atto a verificare la posizione e la funzionalità del punto di attacco con la A7 accertante la compatibilità con i restanti interventi di potenziamento della A7 stessa;
  - Di conseguenza l'ANAS svilupperà parallelamente gli approfondimenti relativi del Tunnel Subportuale, comprensivo delle interconnessioni alla rete autostradale in corrispondenza degli svincoli di GE Est e Ge Nervi, di Lungomare Canepa e della Gronda Autostradale di levante;
  - Con separato atto verrà regolato il rapporto tra ANAS, RFI, Società per Cornigliano e Comune di Genova per l'esecuzione di un primo stralcio funzionale dell'intervento di costruzione del lungomare Canepa;

**Tutto ciò premesso le parti convengono quanto segue:**

- ✦ Le parti condividono la necessità di definire uno scenario infrastrutturale complessivo per il nodo stradale ed autostradale di Genova, da sviluppare progettualmente in maniera coordinata – seppure secondo una tempistica articolata – e da attuare progressivamente in forma organica.
- ✦ Le infrastrutture suddette dovranno rispettare le esigenze funzionali della città di Genova, del suo porto e dell'intera Liguria, ed al tempo stesso dovranno essere caratterizzate da un impatto territoriale ed ambientale il più possibile contenuti.
- ✦ Nell'ambito dello scenario sopra delineato vengono confermati come prioritari gli interventi contemplati nel IV atto aggiuntivo ANAS / Autostrade per l'Italia, comprendenti l'adeguamento e potenziamento della A10, relativamente alla gronda di ponente, al nodo di S.Benigno, a parte dell'autostrada A7 – Genova / Serravalle – e al tunnel di Rapallo.
- ✦ In tale contesto, in particolare, assume un carattere di priorità il nodo viario di S.Benigno – in quanto anello di congiunzione fra la rete autostradale, il porto ed il nuovo sistema viario di scorrimento urbano – cui risulta strettamente correlato il tunnel sub – portuale di Genova.





- ✚ La realizzazione coordinata del nodo di S.Benigno e del tunnel sub - portuale, se del caso in qualità di adduzione autostradale, potrà essere eventualmente esaminata e presa in considerazione dalle parti in una fase successiva, ove gli sviluppi progettuali ne indicassero la convenienza ovvero ove emergessero altri fattori favorevoli.
- ✚ Per quanto concerne il Tunnel subportuale Anas si impegna a verificare in sede Europea se è possibile estendere la convenzione vigente con Società Autostrade anche alla realizzazione di detta opera.
- ✚ Per quanto concerne la gronda di ponente, le parti convengono di sostituire il precedente tracciato caratterizzato dall'attraversamento in subalveo del torrente Polcevera con un altro tracciato, caratterizzato dall'attraversamento aereo della stessa valle, da attuare mediante la realizzazione un ponte posto in prossimità dell'esistente viadotto Morandi.
- ✚ A tale fine le parti considerano condizione irrinunciabile fornire esplicite garanzie per la tutela degli abitanti interessati, attraverso adeguate forme di ricollocazione degli abitanti che attualmente vivono sotto il viadotto Morandi e di quelli direttamente interessati dalla nuova infrastruttura e convengono che l'attivazione preventiva di tali interventi costituisce una priorità.
- ✚ Al riguardo gli Enti Territoriali si impegnano affinché siano individuati i luoghi e le procedure per consentire detta ricollocazione, restando inteso che i relativi oneri saranno inseriti nel progetto preliminare della gronda di ponente, a cura della Società Autostrade per l'Italia;
- ✚ Relativamente ai nuovi viadotti sul Polcevera e di S.Benigno, tenuto conto della notevole visibilità degli stessi e della peculiarità dei siti, le parti concordano inoltre sull'opportunità che per tali manufatti vengano sviluppate delle progettazioni specifiche, di potenziale significato architettonico e geografico.
- ✚ Le parti convengono di conseguenza di sviluppare un progetto della Gronda di Ponente atto a collegare Genova Voltri e Genova Ovest secondo la configurazione rappresentata negli allegati grafici;
- ✚ In particolare convengono sulla necessità di contenere al minimo gli impatti territoriali ed ambientali, specie in corrispondenza degli attraversamenti vallivi, privilegiando la soluzione di attraversamento in sottosuolo della valle di Borzoli;
- ✚ Convengono di conseguenza sulla necessità che la configurazione dell'interconnessione della nuova gronda con la A26 e la A10, pur nella sua inevitabile complessità funzionale e geometrica, abbia un impatto contenuto e maggiormente diluito fra Voltri e Vesima, come indicato negli allegati grafici;
- ✚ Convengono inoltre sulla configurazione individuata per il collegamento della nuova carreggiata nord della A7, rappresentata negli allegati grafici, e sull'opportunità di individuare una soluzione analoga anche per la





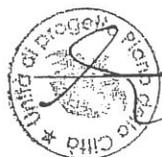
- carreggiata sud, rinviando la definizione del relativo schema funzionale in sede di tavolo tecnico coordinato dalla Regione Liguria;
- ✦ In generale condividono la necessità di individuare una soluzione di innesto della Gronda di ponente sulla A7 che coniughi un impatto territoriale adeguatamente contenuto con la garanzia di una ottimale funzionalità, anche in considerazione della prossimità dell'intersezione con la A12;
  - ✦ Risulta inoltre fondamentale che la nuova Gronda di ponente venga concepita e progettata per essere primariamente destinata al traffico pesante, allo scopo specifico di dirottarvi il massimo numero possibile di veicoli che attualmente percorrono la tratta cittadina della A10;
  - ✦ Al fine di assicurare l'obiettivo di riservare la tratta cittadina della A10 al traffico leggero locale, le parti convengono anche sull'opportunità di prevedere la possibilità di introdurre uno specifico divieto di transito per i veicoli pesanti;
  - ✦ Considerata la problematica accessibilità delle aree di cantiere, soprattutto nella zona di Voltri ed in val Polcevera, le parti concordano anche sull'esigenza di prevedere la realizzazione preventiva di alcune nuove infrastrutture viarie locali, indispensabili per garantire condizioni di accessibilità sostenibili;
  - ✦ In particolare gli Enti Territoriali condividono l'esigenza irrinunciabile di garantire la disponibilità di un'area sul versante di destra orografica del torrente Polcevera, al piede della località Coronata, per assicurare la procedura di scavo meccanizzato nella fase di avvio dei lavori e si impegnano a garantire detta disponibilità nei modi e nei termini consentiti dalla legislazione vigente, durante le successive fasi di approvazione dei progetti;
  - ✦ Le parti considerano indispensabile che il progetto preliminare della Gronda di ponente inglobi a pieno titolo l'individuazione, la progettazione e la realizzazione di un riempimento a mare espressamente dedicato allo stoccaggio dei materiali derivanti dallo scavo delle gallerie;
  - ✦ Le parti condividono che sia Anas, attraverso la propria concessionaria Autostrade per l'Italia, a farsi carico degli interventi mirati alla riallocazione nel porto di Genova dello smarino proveniente dagli scavi, trattandosi di interventi strettamente necessari per la realizzazione della Gronda di Ponente ed assolutamente funzionali alla Gronda stessa;
  - ✦ L'ANAS riconosce che i relativi oneri che verranno sostenuti da Autostrade per l'Italia rientreranno nel costo del Nodo di Genova e troveranno integrale copertura secondo quanto stabilito nel IV atto aggiuntivo ANAS/Autostrade.
  - ✦ Di conseguenza Anas, attraverso la propria concessionaria Autostrade per l'Italia, si impegna a curare l'individuazione, la progettazione e la realizzazione del citato riempimento a mare dedicato allo stoccaggio dei materiali derivanti dallo scavo delle gallerie, da localizzare nell'ambito del





porto di Genova, coerentemente con le indicazioni contenute nel Piano Regolatore Portuale o previste da idonee modifiche dello stesso, nel frattempo condivise tra le Parti;

- ✚ Allo scopo la Regione Liguria, la Provincia ed il Comune di Genova si impegnano a coinvolgere in forma effettiva l'Autorità Portuale di Genova, già nella fase di avvio della progettazione, al fine di garantire la piena operatività del progetto e di correlare le procedure di eventuale modifica del Piano Regolatore Portuale, in coerenza con i termini stabiliti nel cronoprogramma allegato;
- ✚ Per le motivazioni sopra descritte Anas, attraverso Autostrade per l'Italia e di concerto con gli Enti Territoriali e l'Autorità Portuale di Genova, definirà le condizioni economiche del finanziamento delle opere di contenimento marittimo eventualmente necessarie. Le parti convengono, inoltre, che si attiveranno, per quanto di propria competenza, affinché dette opere non siano gravate da oneri o tasse aggiuntive se non nella misura minima prevista dalle disposizioni legislative;
- ✚ Tutti i costi che verranno sostenuti da Autostrade per l'Italia per la realizzazione di questo intervento di riempimento troveranno integrale copertura secondo quanto stabilito nel IV atto aggiuntivo ANAS/Autostrade.
- ✚ Le parti si impegnano affinché venga dato puntuale adempimento al "cronoprogramma attuativo" allegato al presente protocollo d'intesa, nel quale vengono anche definite le competenze di ogni singola attività.
- ✚ Analogamente a quanto sopra, ANAS, attraverso la propria concessionaria Autostrade per l'Italia, si impegna a studiare l'individuazione e la progettazione di nuovi caselli sulla A12, con i relativi allacciamenti alla viabilità minore, nonché l'adeguamento di quelli esistenti allo scopo di migliorare le condizioni di sicurezza e transitabilità per l'utenza.
- ✚ I soggetti firmatari del presente protocollo d'intesa si impegnano a prestare la massima collaborazione al fine di accelerare l'iter di approvazione degli interventi come sopra individuati e ad effettuare una verifica al termine della fase della progettazione preliminare.
- ✚ La Regione Liguria, vista la legge costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti, si impegna a coordinare uno specifico tavolo tecnico, cui parteciperanno tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella progettazione e realizzazione delle opere.
- ✚ Parallelamente allo sviluppo progettuale delle infrastrutture suddette, ANAS, in collaborazione con la Regione Liguria e la Provincia di Genova, si impegna a sviluppare gli approfondimenti, le analisi e gli studi relativi alla Gronda autostradale di levante.
- ✚ Analogamente, in collaborazione con la Regione Liguria, con la Provincia e con il Comune di Genova, ANAS si impegna ad approfondire il tema delle





interconnessioni del nuovo sistema viario urbano e del tunnel sub - portuale con la rete autostradale, in corrispondenza di Genova Est e di Genova Nervi, anche allo scopo di definire una nuova direttrice costiera che possa costituire anche il rinnovato segmento centrale della tratta ligure della SS1 Aurelia.

Regione Liguria

Il Presidente Ing. Claudio Burlando

*Claudio Burlando*

Provincia di Genova

Il Presidente Dott. Alessandro Repetto

*Alessandro Repetto*

Comune di Genova

Il Sindaco Dott. Giuseppe Pericu

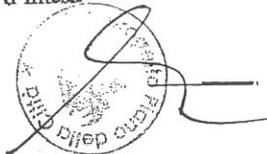
*Giuseppe Pericu*

ANAS S.p.A.

Il Direttore Generale Ing. Claudio Artusi

*Claudio Artusi*

Genova, 27 febbraio 2006







COMUNE DI GENOVA

E' parte integrante della proposta di deliberazione n. 286 del 06-03-2006  
cod. uff. 111

**APPROVAZIONE DEL PROTOCOLLO D'INTESA TRA LA REGIONE LIGURIA, LA  
PROVINCIA DI GENOVA, IL COMUNE DI GENOVA E ANAS S.p.A. PER LA  
REALIZZAZIONE DEL NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA.**

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

Il Direttore  
Dott. Arch. G.B. Poggi

ATTESTAZIONE 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. 185/1998)

Visto, esprimo parere favorevole  
sulla legittimità.

Genova, 8 MAR 2006  
Il Segretario Generale

