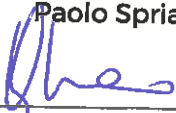





## SERVIZIO DI PROGETTAZIONE

### DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

# PROGRAMMA STRAORDINARIO INTERVENTI DI CONNESSIONE STRADALE

	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO:
Rev. 0	Aprile 2019	Prima emissione	
<u>Progettisti Interni:</u>		<u>Progettisti esterni:</u>	
Dott. Ing. Paolo Spriano Arch. Carobbio Fabio Geom. Solari Luca Geom. Negro Massimo Geom. Bruzzese Simone			
<b>Coordinatore di progetto</b>	<b>VERIFICATO</b>	<b>VALIDATO</b>	<b>VISTO</b>
Dott. Ing. Paolo Spriano 	Dott. Ing. Agostini Matteo 	Il Responsabile Unico del Procedimento:  Dott. Ing. Marco Vaccari 	Il Responsabile dell'attuazione:  Dott. Ing. Marco Rettighieri 

## Sommario

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>OGGETTO E FINALITA' DEL SERVIZIO</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO DEL CARATTERE DI URGENZA</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI PROGETTAZIONE</b>	<b>6</b>
<b>4.1</b>	<b>FASI DI PROGETTAZIONE</b>	<b>7</b>
<b>4.2</b>	<b>DOCUMENTI DI PFTE</b>	<b>9</b>
<b>4.3</b>	<b>OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>STUDIO DI VIABILITA'</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>STIMA DEI COSTI</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>TEMPI DI REALIZZAZIONE</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>ALLEGATI</b>	<b>14</b>

### Allegati:

- Allegato 1 - Planimetria interventi prioritari di connessione stradale
- Allegato 2 - Tabella excel interventi prioritari di connessione stradale
- Allegato 3 - Gantt su attività progettazione e verifica
- Allegato 4 - Programma straordinario di investimenti urgenti

## 1 **PREMESSA**

Il presente Documento Preliminare alla Progettazione è redatto dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in conformità a quanto richiesto in materia dal D.Lgs. 50/2016 *"Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture"*.

Tale documento, trae origine dal Programma Straordinario di Investimenti urgenti, che costituisce il Quadro Esigenziale.

## 2 **OGGETTO E FINALITA' DEL SERVIZIO**

Il servizio richiesto consiste nell'espletamento delle prestazioni relative alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 50/2016. I documenti di gara dovranno essere predisposti in conformità ai criteri ambientali di cui al D.M. 24/12/2015, al D.M. 24/06/2016 ed all'art. 34 del D.Lgs. 50/2016.

Oltre alla progettazione, la prestazione comprenderà anche il recupero di tutte le informazioni esistenti di carattere geologico, geotecnico, archeologico, propedeutiche alla progettazione, unitamente allo studio di viabilità portuale, a supporto e giustificazione degli interventi.

Lo scopo della progettazione è di realizzare una nuova configurazione infrastrutturale viaria al fine di garantire la ripresa e lo sviluppo del porto, migliorandone la sua accessibilità soprattutto nel cosiddetto "ultimo miglio", ossia connettendolo in maniera più efficiente con le strutture aeroportuali ed il retrostante tessuto urbano ed extraurbano.

Gli interventi, volti all'adeguamento ed all'efficientamento della rete stradale nel bacino di Sampierdarena, definiranno un nuovo layout che determinerà una più netta separazione tra i flussi di mezzi pesanti da/per il porto e il traffico urbano con significativi benefici in termini di decongestionamento delle infrastrutture viarie cittadine e di minore impatto ambientale su aree territoriali di confine con l'ambito portuale di Sampierdarena.

Annessi agli interventi infrastrutturali, in via del tutto emergenziale, sono previsti un intervento di dragaggio alla foce del Torrente Polcevera, quale recepimento di una prescrizione ricevuta in sede di C.d.S. per la realizzazione del nuovo Ponte del Papa, ed il consolidamento statico di Ponte dei Mille che è stato inserito tra quelli prioritari poiché eviterà di interdire tutta l'area a raso, mantenendone inalterata la viabilità di ingresso ed escludendo la necessità di ridisegnarla, eventualità che comporterebbe stravolgimenti in

radice al Ponte stesso, con ripercussioni in una zona altamente operativa (recupero bagagli ed autovetture crocieristi).

### **3 INQUADRAMENTO DEL CARATTERE DI URGENZA**

Il programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del porto si caratterizza per straordinarietà ed urgenza, per il ruolo, di primaria importanza, assunto dal porto di Genova nella movimentazione sia dell'import/export nazionale, sia del traffico di cabotaggio.

E' la rilevanza stessa dello scalo che determina la straordinarietà e l'importanza degli interventi, necessari per la conferma e lo sviluppo di un fulcro produttivo strategico, forte di caratteristiche territoriali, infrastrutturali, impiantistiche, imprenditoriali e professionali non replicabile in ambito nazionale.

Il porto di Genova, leader in Italia e 5° Gateway d'Europa, è caratterizzato da un traffico giornaliero in/out di 4.000 camion e 30 treni; i dati raccolti mostrano che nel 2009 sono stati movimentati 1,5 mln di teu, con un andamento sempre crescente attestandosi, nel 2017, a 2,6 mln di teu. E' noto che il trend positivo, con il tragico evento legato al Ponte Morandi, ha subito, dall'agosto 2018, un brusco stop ed una successiva inflessione.

Al fine di riprendere il percorso di sviluppo dei traffici sperimentato negli ultimi anni ed interrotto a seguito del crollo del Ponte Morandi, risulta pertanto necessario accelerare ed incrementare il programma di investimenti; un programma che risponde ad una esigenza di livello almeno nazionale, in quanto riferito ad una infrastruttura strategica per sostenere i flussi commerciali generati dall'industria del nord Italia.

Quanto agli aspetti stradali, gli interventi di maggiore portata innovativa riguardano l'area di Sampierdarena dove, a seguito dell'apertura della viabilità della "Superba", è prevista la creazione di un nuovo anello di accessibilità allo scalo incentrato sui varchi di San Benigno e di Cornigliano supportati dal nuovo varco in quota di Ponte Etiopia.

Il sistema viabilistico che si intende realizzare potrà quindi contare su accessi diretti all'autostrada tramite i caselli di Genova Ovest e di Aeroporto, oltre alla connessione Lungo Polcevera con Genova Bolzaneto.

Il nuovo layout determinerà una più netta separazione tra i flussi di mezzi pesanti da/per il porto e il traffico urbano con significativi benefici in termini di decongestionamento delle infrastrutture viarie cittadine e di minore impatto ambientale su aree territoriali di confine con l'ambito portuale di Sampierdarena.

In relazione agli interventi ferroviari si tratta della realizzazione delle opere previste dal Protocollo di Intesa siglato tra AdSP, MIT e RFI per il completamento del layout nel bacino di Sampierdarena attraverso il collegamento tra il parco del Campasso e il compendio di

Sanità/Bettolo (che a regime genererà più di un milione di TEU), unitamente al potenziamento e ammodernamento dello scalo di Fuorimuro a beneficio delle realtà terminalistiche presenti nelle aree di ponente del bacino di Sampierdarena.

Per gli affidamenti sopra soglia comunitaria l'unica possibilità procedurale che garantisca una significativa contrazione dei tempi di gara è quella prevista dall'art.32 comma 2 lett.c) Direttiva 2014/24/UE che, tuttavia, rivestendo il carattere dell'eccezionalità, è condizionata alla sussistenza cumulativa di requisiti tassativamente previsti: l'accadimento di un evento imprevedibile di una eccezionale urgenza (non dipendente dalla responsabilità dell'amministrazione), che renda le tempistiche delle procedure ad evidenza pubblica incompatibili con prevalenti interessi pubblici.

Le opere di seguito elencate rientrano in quella "misura strettamente necessaria", per la quale, "per ragioni di estrema urgenza derivanti da eventi imprevedibili dall'Amministrazione aggiudicatrice", non possono essere rispettati i termini per le procedure aperte, o per le procedure ristrette, o per le procedure competitive con negoziazione previa pubblicazione del bando.

Il crollo del ponte Morandi impone la necessità di contrastare con una certa urgenza i dirimpenti effetti economici e sociali connessi al complesso sistema di circolazione di persone e merci proprio della città e del suo cuore pulsante, il porto. Questo spiega come mai alcune opere già contemplate nella Pianificazione Triennale sono divenute urgenti, e non semplicemente necessarie, dopo il 14 agosto 2018.

Da una disamina approfondita del programma straordinario, di cui all'Art. 9 bis del Decreto 109/18 convertito con L. 130/2018, sono state evidenziate le priorità su una serie di opere di concessione stradali e ferroviarie come di seguito rappresentate.

Di seguito l'elenco degli interventi stradali straordinari:

- Prolungamento della sopraelevata portuale ed opere accessorie;
- Ammodernamento della sopraelevata portuale e adeguamento della soluzione semplificata nodo San Benigno / Etiopia;
- Viabilità di collegamento San Benigno - Calata Bettolo;
- Autoparco di Ponente;
- Realizzazione completa della strada "La Superba";
- Studio della viabilità portuale;
- Nuovo ponte del Papa;
- Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri d'Italia (due fasi);
- Dragaggio del nuovo ponte del Papa;
- Consolidamento statico Ponte dei Mille;

L'insieme di questi interventi appartenenti alla stessa categoria di lavori ha un valore complessivo di circa € 124.349.491,10.

Di seguito l'elenco degli interventi ferroviari straordinari:

- Ammodernamento del prolungamento nuovo Parco Ferroviario "Rugna";
- Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo nuovo - Parco Rugna - Linea Sommergebile";
- Interventi di adeguamento del Parco Ferroviario "Fuori Muro";

L'insieme di questi interventi appartenenti alla stessa categoria di lavori ha un valore complessivo di circa € 39.500.000,00.

Nel presente documento verranno tuttavia affrontati solamente gli interventi di carattere stradale.

La ratio del programma stradale è quella di realizzare accorpamenti delle singole opere stradali al fine di conseguire benefici in termini di tempo, di soluzione strutturale e sinergie di interventi che possono essere realizzati in fase e/o in parallelo, in una visione d'insieme che garantisca al tempo stesso il mantenimento dei flussi di traffico: l'obiettivo è quello di realizzare le singole opere come unico intervento, in un arco temporale di tre anni. Tale esigenza nasce dall'urgenza di creare una viabilità alternativa al "Ponte Morandi", capace di sopperire alle esigenze di traffico veicolare che giornalmente si snoda lungo l'asse ponente-levante, e di creare un efficace collegamento tra il porto e il tessuto urbano. Il crollo del Ponte Morandi, come noto, ha sottratto un'importante arteria viaria alla città di Genova; tale circostanza, oltre a determinare le ingenti, ormai note, criticità in termini di congestionamento e di rallentamento del traffico cittadino, rischia, sul lungo periodo, di produrre conseguenze ancora più gravi. Tramite l'attuazione del Programma Straordinario, Autorità di Sistema Portuale opera in un'ottica di previsione e prevenzione di danni che - seppur non ancora concretizzatisi - potrebbero verificarsi nel caso in cui persistesse la situazione viaria attuale; tale ottica deve comunque rispondere alla progressiva futura crescita dei volumi di merci movimentate. Il rischio che si intende scongiurare è quello conseguente ad un sovraccarico di transito sulle alternative stradali che oggi sono gravate dal maggior transito sottratto al Ponte Morandi. Anche in un'ottica di prevenzione di maggiori ed ancor più gravi rischi, si impone l'urgenza di interventi finalizzati alla creazione di arterie stradali supplementari ed al consolidamento di quelle esistenti, che rischiano di non sopportare a lungo l'improvviso sovraccarico di mezzi in transito. Dal crollo del Ponte Morandi, infatti l'intero traffico viario insiste su vie di comunicazione la cui funzionalità potrebbe, sul lungo periodo, risultare seriamente compromessa. La concentrazione del traffico misto sul sistema viario attualmente alternativo al Ponte

Morandi, inoltre, determina un oggettivo aumento del rischio di sinistri stradali, di tutti i rischi in generale connessi al traffico promiscuo di mezzi pesanti e di autovetture/motocicli (es. dispersione di merci), nonché dei valori di inquinamento acustico ed atmosferico ai danni di alcune aree residenziali irrimediabilmente gravate dall'improvviso congestionamento del sistema viario attiguo. Considerate le ragioni di improcrastinabilità descritte e considerata la necessità di realizzare numerosi servizi in via prodromica all'effettivo consolidamento ed edificazione delle opere del Programma Straordinario, Autorità di Sistema Portuale ha deciso di avvalersi - per i servizi il cui valore superi le soglie comunitarie - della procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara, prevista dall'art.32 comma 2 lett.c) direttiva 2014/24/UE, preceduta da avviso pubblico di manifestazione di interesse e selezione di non oltre 5 (cinque) operatori economici, in base alla natura del servizio.

L'obiettivo di AdSP è quello di garantire celerità di intervento vista la preminente necessità di tutelare, seppur in via preventiva e cautelativa, il bene primario della pubblica incolumità e della sicurezza, pur nel pieno ed assoluto rispetto dei principi generali dell'ordinamento nazionale e comunitario. In quest'ottica Autorità di Sistema Portuale intende ricorrere - nel rispetto della normativa comunitaria - alla procedura competitiva negoziata di cui all'art.32 comma 2 lett. c) nei limiti dello strettamente necessario - ossia per le opere oggetto del Programma Straordinario approvato con Decreto del Commissario Straordinario n.2 del 15/01/2019, così come previsto dall'art.9 bis della Legge 130/2018 di conversione del Decreto Legge 109/2018 - per l'affidamento di servizi e lavori il cui valore sia pari o superiore alle soglie comunitarie; in ogni caso sempre nel rispetto dei principi di trasparenza efficienza, libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza e proporzionalità.

#### **4 CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI PROGETTAZIONE**

Occorrerà redigere il progetto di fattibilità tecnica ed economica, ai sensi dell'Art. 23 c. 5 del D.Lgs. 50/2016:

- Gli aspetti demaniali esistenti (limiti di intervento);
- La presenza o meno di sottoservizi;

Il progetto di fattibilità dovrà essere articolato in due fasi successive di elaborazione.



## 4.1 FASI DI PROGETTAZIONE

Nella **prima fase** l'O.E., individuerà ed analizzerà le possibili soluzioni progettuali alternative (laddove necessario) per ogni singola opera sulla base dei principi di cui all'Art. 23 comma 1 D.Lgs. 50/2016 (documento di fattibilità delle alternative progettuali). Contestualmente l'operatore dovrà individuare, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività e per l'Autorità di Sistema Portuale, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e le prestazioni da fornire. Tra le soluzioni progettuali alternative dovranno essere comprese quelle eventualmente già esistenti.

L'O.E. che sarà incaricato di sviluppare la progettazione, dovrà far riferimento alle informazioni di carattere geologico, geotecnico, idrogeologico, archeologico pregresse recuperate utilizzando anche i dati di Sviluppo Genova S.p.A., società operante per il Comune di Genova e che ha conoscenza approfondita del territorio in esame.

Preventivamente, alla realizzazione del PFTE, sarà necessario eseguire le indagini conoscitive, così come individuate dall'alternativa progettuale scelta nella fase precedentemente menzionata, dal momento che queste divengono necessarie per la redazione della documentazione come di seguito definita.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica dovrà essere redatto sulla base delle informazioni reperite dai rilievi topografici, dalle indagini geologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche, sismiche esistenti, finalizzate alla progettazione dell'intervento. Il livello di approfondimento di tali indagini deve essere tale da garantire l'affidabilità della stima dei costi e dei tempi di realizzazione.

Al termine delle attività sopra riportate l'O.E. dovrà sviluppare una coerente rappresentazione delle alternative al fine di poter preparare le carte tecniche per una corretta analisi delle stesse. In particolare il fine della valutazione delle alternative progettuali è quello di analizzare e valutare la miglior fattibilità della realizzazione dell'intervento, dai seguenti punti di vista:

- Tecnico;
- Operativo;
- Ambientale;
- Sicurezza;
- Economico-sociale;

Queste specifiche valutazioni di fattibilità saranno precedute da una serie di analisi propedeutiche. Lo studio delle alternative costituisce il momento preliminare e propedeutico all'insieme del processo decisionale e dunque a monte della progettazione vera e propria. Esso dovrà individuare se, e a quali condizioni, le opere potranno soddisfare con efficienza ed efficacia, una determinata domanda di beni e servizi. Affronterà tutti gli



aspetti essenziali che aiutano la decisione, calibrati in relazione all'importanza e alle caratteristiche delle opere, e sarà basato su metodologie ed informazioni reperibili. Il documento di valutazione delle alternative progettuali ha lo scopo di identificare le principali categorie di rischio connesse alla realizzazione e gestione del progetto e dimostrare il livello di fattibilità amministrativa, tecnica, economica e finanziaria. La struttura di base del documento sarà la seguente:

- Ambito di intervento;
- Fattibilità tecnica;
- Inquadramento urbanistico e regime vincolistico;
- Compatibilità dell'intervento con la normativa ambientale e paesaggistica;

Il documento dovrà illustrare i criteri di valutazione della soluzione prescelta come maggiormente affine alle esigenze dell'ente. Il documento dovrà inoltre tenere conto di tutte le specifiche tecniche indicate, della presenza di sottoservizi, delle aree di concessione demaniale nonché delle iterazioni con l'infrastruttura ferroviaria.

La tempistica prevista per quanto sopra descritto è di 20 giorni.

Nella **seconda fase** di elaborazione, l'O.E. incaricato svilupperà, nel rispetto dei contenuti del documento preliminare alla progettazione e secondo le modalità indicate dall'Art. 23 al comma 3 del D.Lgs. 50/2016, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1 del predetto articolo, nonché elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche.

La tempistica prevista per quanto sopra descritto è di 30 giorni.

La progettazione dovrà essere redatta utilizzando le specifiche tecniche ed il vigente prezzario ANAS S.p.A.

Dopo aver rispettato le tempistiche di consegna della progettazione, l'O.E. dovrà consegnare ulteriormente un'ultima versione del progetto in BIM, dopo aver acquisito dalla Committenza il rilievo aerofotogrammetrico, che è stato affidato separatamente ad altro O.E.

Le eventuali variazioni al PFTE che dovessero ritenersi necessarie, in seguito alla Conferenza dei Servizi ed alla Valutazione Impatto Ambientali, saranno recepite in 10 giorni naturali consecutivi dall'operatore economico, nell'ambito della prestazione in argomento a parità di costo e sottoposti ulteriormente a verifica.

L'O.E. dovrà infine fornire un piano di cantierizzazione basato anche sullo studio di viabilità portuale, finalizzato a limitare l'interruzione dell'operatività del sistema viario cittadino e portuale.

## 4.2 DOCUMENTI DI PFTE

Il **Progetto di Fattibilità Tecnica Ed Economica** si compone degli elaborati di seguito elencati, come previsto dall'art. 17 del D.P.R. 207/2010, riferiti all'alternativa progettuale scelta in sede di Dibattito Pubblico.

- a) relazione generale;
- b) relazione tecnica;
- c) studio di perfettibilità ambientale;
- d) studi necessari per un'adeguata conoscenza del contesto in cui è inserita l'opera, corredati da dati bibliografici, accertamenti ed indagini preliminari - quali quelle storiche archeologiche ambientali, topografiche, geologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche e sulle interferenze e relative relazioni ed elaborati grafici - atti a pervenire ad una completa caratterizzazione del territorio ed in particolare delle aree impegnate;
- e) planimetria generale e elaborati grafici;
- f) prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza con i contenuti minimi di cui al comma 2;
- g) calcolo sommario della spesa;
- h) quadro economico di progetto;

## 4.3 OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI

La progettazione a base di gara ha lo scopo di studiare una nuova configurazione viaria dell'area portuale compresa nel Bacino di Sampierdarena.

La soluzione, come già detto, dovrà risolvere le criticità legate agli importanti volumi di traffico leggero e pesante circolanti nell'area portuale che si sono aggravate al seguito del crollo del Ponte Morandi e dovranno soddisfare la futura domanda di traffico generata da una previsione di incremento dei traffici.

La progettazione dovrà essere improntata ad ottenere un intervento di elevata qualità e delle opere tecnicamente valide e funzionali, nel rispetto del miglior rapporto tra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione.

Tali obiettivi dovranno essere perseguiti mediante l'applicazione di strategie che siano coerenti con le seguenti tematiche:

- utilizzo del criterio della sostenibilità ambientale;
- sostenibilità tecnico-economica delle soluzioni proposte in relazione al costo complessivo dell'intervento e all'impatto delle opere e del cantiere durante la fase di esecuzione dei lavori, con riferimento alle specifiche tecniche del cantiere;
- chiarezza ed esaustività nella rappresentazione progettuale;

- sistemi realizzativi che privilegino l'utilizzo di materiali in tutto od in parte riciclati, naturali e/o rigenerabili, anche di provenienza locale in modo da ridurre i trasporti;
- utilizzo del criterio della massima manutenibilità, durabilità e particolarità dei materiali e componenti e di controllabilità nel tempo delle prestazioni per l'intero ciclo di vita dell'opera con particolare riferimento a soluzioni mirate all'ottenimento dell'economicità della gestione e della manutenzione.

Per quanto non espressamente indicato, si dovrà comunque fare riferimento ai criteri ambientali del Ministero dell'Ambiente in vigore al momento della progettazione.

## 5 STUDIO DI VIABILITA'

Lo studio della viabilità del porto di Genova, dovrà interessare l'intero bacino portuale di Genova, e le sue interconnessioni con le infrastrutture viarie esistenti, dovrà essere sviluppato in 2 fasi.

- **Fase 1:** studio della viabilità nell'area portuale di Sampierdarena, compresa tra Calata Bettolo e Aeroporto;
- **Fase 2** studio della viabilità dell'intera area portuale dalla Fiera del Mare al bacino portuale di Voltri.

Lo studio completo sulla viabilità si articolerà in tre step successivi.

Il primo, che si può denominare *formulazione del quadro conoscitivo*, consisterà nell'analisi delle informazioni esistenti inerenti alla mobilità in ambito portuale, sia per quanto riguarda il sistema di offerta (strade e intersezioni che si sviluppano in ambito portuale e direttamente adiacenti e comunque connesse); sia per quanto riguarda il più complesso sistema di domanda di spostamenti (flussi di traffico veicolare, passeggeri e merci). Sarà necessario eseguire nuove indagini integrative, e verranno intervistati i maggiori terminalisti portuali coinvolti, in modo da determinare la domanda di traffico, a partire dalla movimentazione marittima e dalla quota di merci inoltrata inland a mezzo di veicoli commerciali.

Il secondo consisterà nell'implementazione e calibrazione di un modello strategico di simulazione del traffico. Il modello, sviluppato con i più sofisticati software specialistici sul mercato (AIMSNU, VISUM, EMME/4, oppure CUBE) consentirà di riprodurre il traffico esistente, registrato lungo la rete stradale asservita al porto, evidenziando fenomeni di congestione e criticità con opportuni indicatori (tempi di ritardo, livelli di servizio etc.).

Il terzo e ultimo step valuterà, dal punto di vista del traffico e della mobilità, gli interventi sopra elencati. La simulazione degli interventi, mediante il modello di traffico, consentirà di analizzare, in modo anche quantitativo (con gli stessi indicatori utilizzati in fase di calibrazione, e cioè: tempi di ritardo, livelli di servizio, tassi di saturazione etc.) gli impatti sulla rete e il grado di efficacia delle nuove opere, inquadrare in uno scenario di previsione.

L'O.E. dovrà far riferimento, per la definizione del modello di domanda, ai tutti dati di traffico misurati ai varchi ed ai gates disponibili, forniti sia dai terminalisti che da Stazioni Marittime S.p.A, che da qualsiasi altro operatore coinvolto.

L'O.E. dovrà inoltre integrarli mediante campagne di indagini in situ e quant'altro necessario a definire, calibrare e validare un modello il quanto più accurato possibile. Tali dati dovranno essere reperiti per ogni categoria veicolare. Sarà necessario definire scenari infrastrutturali multipli (stato attuale, stato di riferimento futuro esteso almeno fino al 2030 che contempli tutti gli interventi previsti e o in fase di realizzazione e che diventeranno operativi nei prossimi anni tra cui Calata Bettolo e Riempimento Ronco - Canepa, stato transitorio tra quello attuale e quello di riferimento futuro, scenari di progetto "ottimizzati", ecc. ) che considerino anche le iterazioni con le infrastrutture ferroviarie e gli interventi ad esse correlati , e diversi scenari di domanda di mobilità (attuale, futura medio - lungo termine, scenari emergenziali).

Lo Studio di Viabilità sarà inoltre un valido supporto per poter pianificare futuri interventi all'interno dell'area portuale.

## **6 STIMA DEI COSTI**

Quali criteri per la stima dell'importo a base di gara del presente servizio, si è fatto riferimento alle determinazioni rese di recente dal nuovo codice in ordine alla definizione dell'importo congruo dei servizi quali quelli in oggetto, in particolare il DM del 17/06/16, che stabilisce il valore del costo della progettazione da porre a base di gara, sulla base del grado di complessità dello stesso e della categoria delle attività tecniche riferite alla tipologia di opera infrastrutturale.

L'importo del servizio è stato calcolato tenendo conto del valore dell'opera stimato pari a 124.349.491,10€.

Il prezzo di aggiudicazione si intenderà comprensivo di ogni onere previsto nei documenti contrattuali; in particolare, è a carico dell'Affidatario del servizio dell'incarico professionale ogni onere strumentale e organizzativo necessario per l'espletamento delle prestazioni connesse.

L'importo del servizio resterà invariato ed indipendente da una eventuale modifica del valore delle opere, come sopra già rappresentato.

Costo preventivato 1.600.000€.

## 7 TEMPI DI REALIZZAZIONE

Il servizio di progettazione oggetto del presente Documento Preliminare sarà svolto nelle due fasi operative come descritte nei precedenti paragrafi, e con le tempistiche di seguito definite:

- a) PRIMA FASE - 20 (venti) giorni naturali e consecutivi
- b) SECONDA FASE - 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi.

Si veda inoltre il crono programma allegato al presente documento (All. 3).

I termini di esecuzione delle diverse fasi decorrono a partire dalla formale comunicazione di avvio da parte del Responsabile del Procedimento - con l'emissione di apposito ordine di servizio - e secondo le modalità indicate nel relativo paragrafo.

I termini indicati per la consegna degli elaborati progettuali sono da intendersi tassativi e indifferibili.

Le scadenze temporali sopra indicate non tengono conto di eventuali ritardi relativi a prestazioni che non rientrino nell'oggetto del servizio o nella competenza dell'Affidatario (quali, a titolo di esempio, acquisizione di pareri ufficiali di Organi preposti, Conferenze di servizi, attività professionali fornite dal Committente attraverso tecnici direttamente incaricati, verifiche e validazioni progettuali o altro) o a quest'ultimo non imputabili.

Qualora l'aggiudicatario non ottemperasse nell'espletamento dell'incarico alle prescrizioni contenute nei documenti contrattuali e alle indicazioni che gli verranno fornite dal Responsabile del Procedimento, quest'ultimo procederà con nota scritta ad impartire le disposizioni e gli ordini necessari per l'osservanza delle condizioni disattese.

E' facoltà dell'O.E. incaricato, ai sensi dell'art. 107 del D.Lgs. 50/2016, chiedere sospensioni della prestazione qualora circostanze particolari impediscano la regolare esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto; in tal caso il RUP dispone la sospensione della prestazione compilando apposito verbale sottoscritto dall'Affidatario del servizio. Al cessare delle ragioni che hanno imposto la sospensione e redatto analogo verbale di ripresa che dovrà riportare il nuovo termine di esecuzione del contratto. In relazione a particolari difficoltà o ritardi che dovessero emergere durante lo svolgimento dell'incarico, il RUP ha facoltà di concedere motivate proroghe, al fine di garantire la qualità e il buon esito dell'incarico stesso.

Nel caso di prestazioni aggiuntive o variazioni, dovranno essere aggiornati i termini di esecuzione dell'incarico.



## 8 ALLEGATI

PROGETTI "DECRETO GENOVA"

TRATTAZIONE  
CANTIERE PORTO  
ANTONIO

REALIZZAZIONE COMPLETA DELLA  
STRADA LA SUPERA

ZANUO PORTO DEL PAVI

AUTOPARCO DI ROSENTE

6-2 MISURA IN SICUREZZA VEICOLI  
VIA PIONEER D'ITALIA

PORTI SOBRANI

2 AMMODERAMENTO DELLA COPERTURA PORTUALE  
E ADEGUAMENTO NODO SAN BERNINO/LETTOLA

ESTURIO DI VASCELLO PORTUALE

2 VALICATA DI COLLEGAMENTO  
SAN BERNINO/CALATA LETTOLA

ANTISTABILITÀ  
CANTIERE SERRA ORES I

1. PROLUNGAMENTO DELLA SOPRAELEVATA  
PORTUALE ED OPERE ACCESSORIE

1.1. COLLEGAMENTO STATICO  
PORTI DEI HILLS

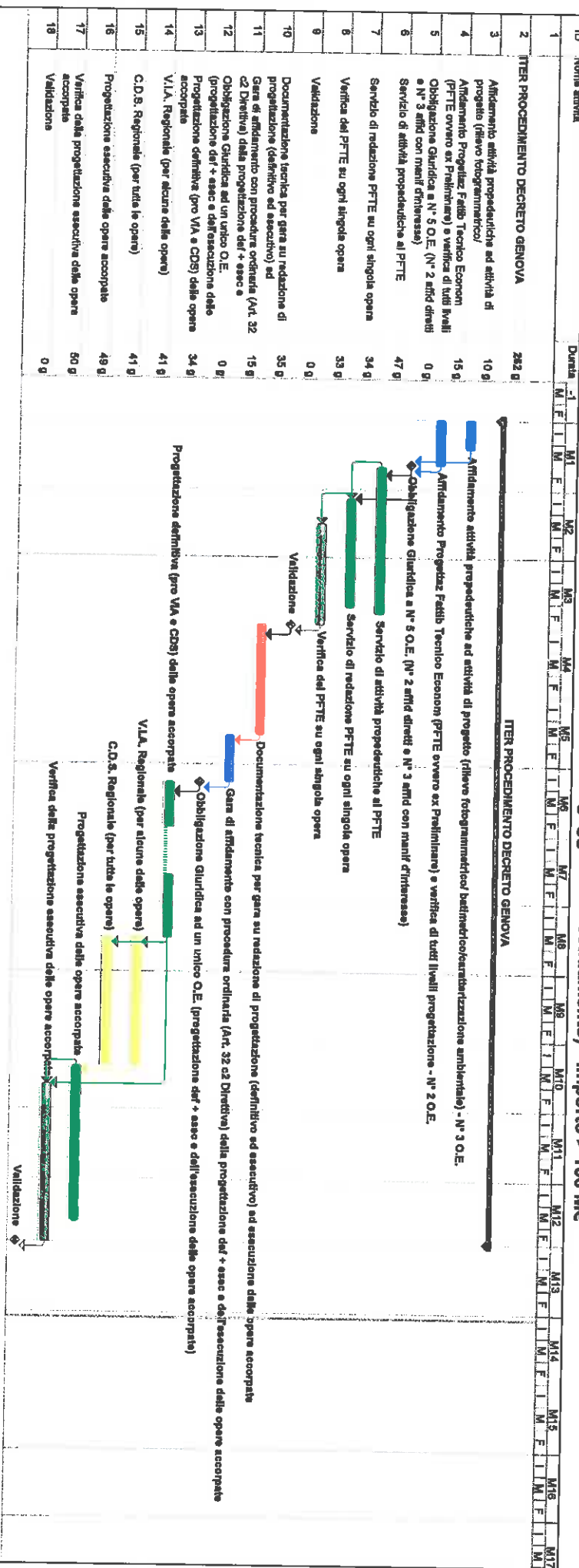




PROGETTI  
"DECRETO GENOVA"

PARTI CONSOLIDATE													
N°	TECNOLOGIA OPERA	CATEGORIE	ANNO	P.	TITOLO	MUP ATTUALE	COMPRESO MUR POT	IMPUNTO INTERVENTO (Q.L.)	LIVELLO PROGETTAZIONE PRESENT/FINITE	INERENTE FASE DI INDIRIZIONE SULLO STATO DELL'OPERA	RESPONSABILE INTERNO "DECRETO GENOVA"	LAVORI PRESENTI	
												PROGETTAZIONE (mesi)	LAVORI (mesi)
1	STRADALE	OG3	2019	2761	Problematismo della separazione portuale e opere accessorie	TORRE	3	€ 46.000.000,00	Prog. Def 2011 fase di sviluppo Genova, da rivedere	TORREDT/LAGOMASINQDS	SOLARIL	6	30
2	STRADALE	OG3	2020	3074	Ammodernamento sopraltezza portuale e adeguamento della evasione semplificate nodo San Benigno/Elisapa	TORRE	1	€ 15.819.401,10	Gra. attività per progettazione Definiva/Esecutiva, tramite Comitato di Coordinamento JRC: attesa disposizioni per eventuale revoca contratto sanziono legale	TORREDT/LAGOMASINQDS	SOLARIL	6	24
3	STRADALE	OG3	2020		Validità di collaudo San Benigno - Calata Bertoldo		1	€ 31.300.000,00	No PITE	TORREDT/LAGOMASINQDS	BUZZESE S.	4	20
4	STRADALE	OG3	2019		Anticipo di Portina		1	€ 2.000.000,00	No PITE	LAGOMASINQDS	CAROBBO F.	2	12
5	STRADALE	OG3	2019		Realizzazione completa della strada "La Superba"		1	€ 38.500.000,00	No PITE	SVILUPPOGENOVA/COMLINE	CAROBBO F.	6	30
6	STRADALE	OG3	2019		Studio di Viabilità Portuale		1	€ 400.000,00	Servizio progettuale da attuare urgentemente con affidamento diretto	CONCAQDS	SPILUKO F.	6	0
7	STRADALE	OG3	2019		Nuovo Ponte del Papa		1	€ 2.800.000,00	Progetto Definitivo (Ani) sviluppato da Proentor su incarico del Comune, Conferenza dei servizi alliberante del 13-11-2018	PIQCOTV/SVILUPPOGENOVA (COMUNE)	NERNO M.	6	18
8	STRADALE	OG3	2019		Messa in sicurezza del viadotto Via Premier d'Italia		1	€ 2.000.000,00		SVILUPPOGENOVA/COMLINE	CAROBBO F.		
9	STRADALE	OG3	2019		Messa in sicurezza del Viadotto Via Premier d'Italia - SECONDA PARTE		1	€ 1.000.000,00		SVILUPPOGENOVA/COMLINE	CAROBBO F.		
10		OG7	2019		Dragaggio per il nuovo Ponte del Papa		1	€ 3.000.000,00	No PITE Dragaggio per liberare la sezione corrente dai sedimenti depositati e/o provenienti dal CBA inesplicitamente	PIQCOTV	NERNO M.	4	8
11	CONSOLIDAMENTO STATICO	OG21	2019		Consolidamento statico ponte del valle		1	€ 1.500.000,00	Progetto Esecutivo di Messa in sicurezza No PITE Consolidamento Statico	SQUITTOVNI	BUZZESE S.	3	2

**GANTT - CONNESSIONI STRADALI (Incluso dragaglio e consolidamento) - Importo > 100 ME**



Attività	Avanzamento	Riappoggio	Attività esterne	Scadenza
Distribuzione	Cardine	Riappoggio progetto	Cardine esterno	



**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE**

**PROGRAMMA STRAORDINARIO DI INVESTIMENTI URGENTI PER LA RIPRESA E LO  
SVILUPPO DEL PORTO E DELLE RELATIVE INFRASTRUTTURE DI ACCESSIBILITA'  
E PER IL COLLEGAMENTO INTERMODALE DELL'AEROPORTO CRISTOFORO  
COLOMBO CON LA CITTA' DI GENOVA**



14 gennaio 2019

## **0. PREMESSA**

Il programma nel seguito presentato si caratterizza per straordinarietà ed urgenza, in primo luogo, per il ruolo assunto dal porto di Genova nella movimentazione sia dell'import/export nazionale, sia del traffico di cabotaggio.

Il porto di Genova, al fine di riprendere il percorso di sviluppo dei traffici sperimentato negli ultimi anni ed interrotto a seguito del crollo del Ponte Morandi, necessita di accelerare ed incrementare il proprio programma di investimenti; un programma che risponde ad una esigenza di livello almeno nazionale in quanto riferito ad una infrastruttura strategica per sostenere i flussi commerciali generati dall'industria del nord Italia.

Il porto di Genova in virtù degli investimenti pubblici e privati, completati ed in corso di realizzazione, offre servizi in grado di soddisfare le esigenze dei maggiori player internazionali, tanto sul versante marittimo quanto sul versante terrestre.

Per quanto concerne la fase marittima il porto di Genova si caratterizza per una offerta estremamente diversificata su tutti i segmenti in cui si articola il processo portuale ed è sostenuto da importanti piani di impresa recentemente presentati da alcuni dei più importanti terminal operator del bacino di Sampierdarena (460 milioni di euro di investimenti a regime), nonché dai rilevanti investimenti effettuati e in corso di realizzazione nel bacino di Prà-Voltri (150 milioni di euro di cui 70 già investiti nel biennio 2016-2017 e 80 in corso).

I programmi degli operatori privati sono orientati a mantenere e sviluppare un traffico caratterizzato da una crescente dimensione delle navi all'accosto e da un processo di progressiva concentrazione dello stesso in capo a pochi grandi player internazionali che riconoscono nel porto di Genova e negli scali del sistema il principale gateway di accesso ai mercati nazionali e internazionali.

Oggi a Genova scalano le navi di ultima generazione con frequenze tali da garantire "transit time" concorrenziali con gli scali nord europei rispetto ai quali gli standard produttivi degli operatori locali sono allineati.

I piani di investimento privato, che non possono subire interruzioni o rallentamenti determinati da inerzie negli investimenti pubblici, sono quindi orientati ad un radicale ammodernamento del processo produttivo attraverso la dotazione di impianti, tecnologie ed attrezzature di ultima generazione, di pari passo col potenziamento della capacità ricettiva delle infrastrutture (profondità dei fondali, lunghezza delle banchine, ottimizzazione degli spazi e dei flussi logistici).



Il momento portuale esprime a pieno le proprie potenzialità attraverso una rinnovata e più efficiente connessione con i mercati, sia essa stradale e ferroviaria, in cui la spinta dell'investimento pubblico risulta essenziale, in termini tecnici ed economici, purchè attuato con la tempestività richiesta dal mercato.

Lungo la direttrice che collega il porto di Genova con il suo retroterra (inclusi Svizzera e bassa Germania), di cui il terzo valico rappresenterà la prioritaria infrastruttura strategica, già oggi gli operatori portuali e del trasporto si muovono per contrastare la concorrenza del nord Europa attraverso l'organizzazione di una molteplicità di servizi ferroviari/intermodali che necessitano di essere garantiti e sostenuti attraverso il completamento degli interventi di ultimo miglio.

Già in una fase di breve-medio termine, con un territorio fortemente provato dall'evento, i temi più prettamente infrastrutturali quali quelli dell'ultimo miglio ferroviario e stradale potranno inoltre esprimere a pieno le loro potenzialità qualora sostenuti da una reingegnerizzazione dei processi portuali e logistici che trovano nelle componenti immateriali e tecnologiche un asse strategico fondamentale.

La combinazione dei progetti portuali connessi al Port Community System, del progetto europeo E-bridge (il cui capofila è il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture) e delle risorse previste dalla Legge Genova per l'ottimizzazione dei flussi logistici e veicolari (varchi, automazione, tecnologia e aree buffer) in capo al Commissario Straordinario per il 2019, rappresenta la migliore opportunità per accompagnare il processo di realizzazione delle infrastrutture.

In ultimo, le attività portuali, nelle componenti non solo commerciali come sopra descritte, ma anche industriali (cantieristica e riparazioni) e dedicate ai servizi alle persone e al turismo (crociere, traghetti e funzioni connesse), rappresentano un valore molto significativo per l'economia del territorio genovese che deve essere anch'esso rilanciato dopo i contraccolpi negativi accusati dal crollo del Ponte Morandi.

Questo contesto virtuoso di sviluppo di opere, traffici e attività produttive, necessita quindi di essere confermato concretamente all'utenza anche dopo il crollo del ponte dimostrando come il programma degli investimenti, lungi dall'essere messo in discussione, possa essere rafforzato in termini finanziari ed anticipato in termini temporali.

E' la rilevanza stessa dello scalo che determina la straordinarietà e l'importanza degli interventi per la conferma e lo sviluppo di un fulcro produttivo strategico, forte di caratteristiche territoriali, infrastrutturali, impiantistiche, imprenditoriali e professionali non replicabile in ambito nazionale.

L'insieme delle disposizioni finanziarie e procedurali della legge n. 130/2018, unitamente ai finanziamenti approvati dalla legge n. 145/2018, testimoniano la straordinarietà del piano richiesto all'Autorità di Sistema e la sua urgenza di attuazione complessiva.

Entrando nel merito del programma descritto, in coerenza le norme sopra richiamate, esso si articola in diverse aree di intervento rappresentate dalle infrastrutture di accessibilità, dallo sviluppo portuale, dai collegamenti intermodali a favore dell'aeroporto e dai progetti di integrazione tra la città e il porto.



La prima categoria, anche per la più immediata relazione con il tema maggiormente interferito dal crollo del Ponte, e rappresentato dalle connessioni terrestri, si concentra su interventi di "ultimo miglio".

Trattasi di interventi volti all'adeguamento ed efficientamento della rete stradale e ferroviaria nei bacini di Prà/Voltri e di Sampierdarena.

Quanto alla modalità strada gli interventi di maggiore portata innovativa riguardano l'area di Sampierdarena dove, a seguito dell'apertura della viabilità della "Superba", è prevista la creazione di un nuovo anello di accessibilità allo scalo incentrato sui varchi di San Benigno e di Cornigliano supportati dal nuovo varco in quota di Ponte Etiopia.

Il sistema viabilistico che si intende realizzare potrà quindi contare su accessi diretti all'autostrada tramite i caselli di Genova Ovest e di Aeroporto, oltre alla connessione Lungo Polcevera con Genova Bolzaneto.

Il nuovo layout, che risulterà dal completamento degli interventi previsti, fra cui rientra anche il prolungamento della soprelevata portuale fino alle aree di Cornigliano determinerà una più netta separazione tra i flussi di mezzi pesanti da/per il porto e il traffico urbano con significativi benefici in termini di decongestionamento delle infrastrutture viarie cittadine e di minore impatto ambientale su aree territoriali di confine con l'ambito portuale di Sampierdarena.

Per quanto concerne la nuova viabilità al servizio del bacino di Prà, la realizzazione dell'intervento, oltre a confermare il collegamento diretto con la rete autostradale, consentirà la liberazione di importanti aree interferite dall'attuale viadotto fra le quali ricadono quelle necessarie al completamento dello scalo ferroviario dedicato alle merci (già finanziato da RFI nell'ambito del nodo di Genova) che permetterà l'invio e ricezione di treni a modulo europeo (750 metri).

In relazione agli altri interventi ferroviari si tratta della realizzazione delle opere previste dal Protocollo di Intesa siglato tra AdSP, MIT e RFI per il completamento del layout nel bacino di Sampierdarena attraverso il collegamento tra il parco del Campasso e il compendio di Sanità/Bettolo (che a regime genererà più di un milione di TEU), unitamente al potenziamento e ammodernamento dello scalo di Fuorimuro a beneficio delle realtà terminalistiche presenti nelle aree di ponente del bacino di Sampierdarena.

Per quanto concerne le infrastrutture portuali, il piano prevede un insieme di interventi indispensabili per supportare una migliore accessibilità via mare e per accelerare il completamento di opere strategiche di potenziamento dell'offerta commerciale del porto di Sampierdarena (compendio Bettolo).

Al di là di quanto già attivato per lo spostamento della diga foranea di Sampierdarena, la cui prima fase operativa potrà riguardare l'imboccatura di ponente, l'urgenza è rappresentata dalla realizzazione di un piano di dragaggi che consenta di accogliere e manovrare in massima sicurezza anche le navi di prossima generazione e già programmate per lo scalo genovese sia nel comparto passeggeri che in quello delle merci. In tale contesto si inserisce a pieno titolo la realizzazione della torre piloti.

La costante rappresentata dall'affermazione sul mercato delle grandi navi determina conseguenze di portata straordinaria anche per le infrastrutture di costruzione delle navi medesime. In questo senso si deve leggere il contributo previsto dal piano per un nuovo progetto di ampliamento e trasformazione del sito produttivo di Fincantieri avente l'obiettivo di creare un polo industriale adeguato alle dimensioni richieste dal mercato.

Tra i progetti porto/città, il Waterfront di Levante e la riqualificazione del silos Hennebique, anche in ragione della localizzazione in preziose e delicate aree di "cerniera" tra le attività portuali e l'ambito urbano, rappresentano i due interventi prioritari per una migliore organizzazione e sviluppo di aree dedicate sia al traffico passeggeri e alla funzione turistica, sia allo sviluppo delle attività di riparazione navale e di grandi yacht in un quadro di riqualificazione e rigenerazione urbana.

I progetti si inquadrano pertanto in una logica di sostenibilità e convivenza di funzioni produttive ed urbane, logica ormai irrinunciabile per poter sviluppare investimenti ed attività produttive anche di carattere industriale.

L'ultima area di intervento riguarda il piano per migliorare e sviluppare le connessioni intermodali tra l'aeroporto e la città che potranno valorizzare ulteriormente le caratteristiche di "city airport" del Cristoforo

Colombo le cui prospettive di sviluppo sono per altro strettamente connesse all'attuazione delle restanti parti del piano volte ad accelerare la crescita del porto e della sua industria.

## **1. LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

Nella GU n. 269 del 19 novembre 2018 è stata pubblicata la Legge n. 130 del 16/11/2018 (*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*).

L'articolo 9-bis (*Semplificazione delle procedure di intervento dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale*) prevede che "Il Commissario straordinario adotta, entro il 15 gennaio 2019, con propri provvedimenti, su proposta dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova (**Programma**), da realizzare a cura della stessa Autorità di sistema portuale entro trentasei mesi dalla data di adozione del provvedimento commissariale, con\_l'applicazione delle deroghe di cui all'articolo 1, nei limiti delle risorse finalizzate allo scopo, ivi comprese le risorse previste nel bilancio della citata Autorità di sistema portuale e da altri soggetti".

## **2. LE RISORSE FINANZIARIE A DISPOSIZIONE DEL PROGRAMMA**

Per il finanziamento degli interventi inseriti nel **Programma**, si elencano di seguito le norme che hanno stanziato apposite risorse.

L'articolo 9 (*Incremento del gettito IVA nei porti ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale*) della citata legge 130/2018 prevede:

- Al comma 1 che "al fine di contenere gli effetti negativi che l'evento ha prodotto sulle attività dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale in termini di riduzione delle operazioni commerciali e dei servizi portuali, la quota di riparto del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, riconosciuta ai porti ricadenti nell'ambito della predetta Autorità di sistema portuale, viene stabilita, per gli anni 2018 e 2019 nella misura del 3 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta

sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto nel limite di 30 milioni di euro annui.”

- Al comma 1-bis che “Per le medesime finalità di cui al comma 1, all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è assegnato un contributo aggiuntivo di 4,2 milioni di euro per l'anno 2018.”
- Al comma 1-ter che “All'onere derivante dall'attuazione del comma 1-bis si provvede mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 20 dicembre 2018, delle somme destinate agli interventi di cui agli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, non utilizzate al termine del periodo di operatività delle misure agevolative e giacenti sui conti correnti bancari n. 211390 e n. 211389 accessi presso la Banca nazionale del lavoro Spa.

L'art. 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021*) prevede:

- Al comma 1023 che “Al fine di contrastare gli effetti negativi, diretti e indiretti, derivanti dal crollo del ponte Morandi, attraverso la realizzazione di piani di sviluppo portuali, dell'intermodalità e dell'integrazione tra la città e il porto di Genova, è riconosciuto all'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale un finanziamento pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020, 2021 e 2022.”
- Al comma 1024 che “I finanziamenti di cui al comma 1023 sono finalizzati anche alla realizzazione di interventi di completamento di opere in corso, di attuazione di accordi di programma e di attuazione di piani di recupero di beni demaniali dismessi.”

Si riporta nel seguito una tabella riassuntiva “Fonti – Impieghi” delle risorse stanziare ai sensi delle predette norme, complessivamente pari a 264,2 milioni di euro di cui 247,2 milioni di euro destinati alla copertura finanziaria degli interventi inseriti nel **Programma**.

FONTI		IMPIEGHI	
		6.000.000	RIDUZIONE TASSE PORTUALI E INIZIATIVE A SOSTEGNO ATTIVITA' PORTUALI
		1.000.000	ASSUNZIONI DI PERSONALE art. 2 comma 3 bis L. 130/2018
CONTRIBUTO 2019 ART. 9 LEGGE 130/2018 (c.d. “DECRETO GENOVA”)	64.200.000	4.000.000	ART. 7, comma 2 ter e quater LEGGE 130/2018 Navettamento e contributo concessionari e utenti servizio ferroviario
		6.000.000	ART. 9 TER LEGGE 130/2018 Impresa autorizzata alla fornitura del lavoro temporaneo portuale

		47.200.000	SPESE IN CONTO CAPITALE - Art. 9 Bis (Programma straordinario di Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova)
ART. 1 COMMA 1023 L. 145/2018 (LEGGE DI BILANCIO)	200.000.000	200.000.000	SPESE IN CONTO CAPITALE Programma Triennale 2019-2021
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>264.200.000</b>	<b>264.200.000</b>	<b>TOTALE IMPIEGHI</b>

Ai 247,2 milioni di euro resi disponibili dalle citate norme per il Programma, si aggiungono le risorse già in essere sul bilancio dell'AdSP (circa 160,5 milioni di euro) nonché le ulteriori risorse finalizzate allo scopo a carico di altri soggetti pubblici o privati (86,5 milioni di euro).

Per completezza, si riporta di seguito il comma 749 dell'art. 1 della citata legge di bilancio 2019 che prevede che "In sede di aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale".

### **3. LA STRUTTURA OPERATIVA PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGRAMMA**

Per l'attuazione del Programma, che ai sensi dell'articolo 9 bis deve essere realizzato a cura dell'Autorità di Sistema, viene prefigurata la seguente struttura che opererà sotto il coordinamento di AdSP anche ai fini del necessario coinvolgimento degli uffici dell'Ente e sarà composta da personale con incarichi a tempo determinato e personale interno dell'Autorità di Sistema:

- ✓ n. 1 Responsabile dell'attuazione del Programma nominato dal Commissario straordinario
- ✓ n.2 Risorse amministrative per le attività inerenti l'approvazione dei progetti e l'espletamento degli affidamenti un I° e un III° livello
- ✓ n. 4 Risorse tecniche dedicate all'attuazione degli interventi 2 Quadri B e due II Livelli
- ✓ n. 1 Risorsa amministrativa di I° livello per le eventuali problematiche legate alle concessioni demaniali;



- ✓ n.1 Risorsa tecnica di 1° livello per le problematiche legate agli aspetti di pianificazione;
- ✓ n. 1 Risorsa economico/Contabile di 1° livello per la gestione economica ed il monitoraggio del Programma;
- ✓ n. 1 Risorsa economica/organizzativa di 1° livello per il collegamento con le strutture di AdSP e per gli aspetti organizzativi.

La struttura agirà su delega del Presidente e del Segretario ai fini dell'attuazione degli interventi nei limiti delle deleghe ricevute e sulla base delle direttive di AdSP.

Il personale interno di AdSP rimane assegnato alle strutture di appartenenza, coordinando la propria attività con la struttura operativa.

Per le attività di supporto tecnico alla gestione del Programma, il Commissario straordinario, di concerto con l'AdSP, potrà attivare servizi di supporto tecnico i cui oneri fanno riferimento alle risorse previste per la realizzazione del Programma nel limite massimo dello 0,5% dell'importo complessivo dello stesso (max 5 milioni di euro).

#### **4. INTERVENTI INSERTI NEL PROGRAMMA STRAORDINARIO**

Ai sensi dell'art. 9 - bis della legge 130/2018, il Programma si compone di investimenti urgenti:

- per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità
- per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova

Ai sensi dell'art. 1, commi 1023 e 1024, della legge di Bilancio per il 2019, le risorse stanziare possono finanziare interventi compresi in Piani di sviluppo portuali, dell'intermodalità e dell'integrazione tra la città e il porto di Genova, finalizzati anche alla realizzazione di interventi di completamento di opere in corso, di attuazione di accordi di programma e di attuazione di piani di recupero di beni demaniali dismessi.

In esito a un lavoro istruttorio congiunto tra l'AdSP, la Società di gestione dell'aeroporto di Genova e la struttura del Commissario straordinario, è stato predisposto il seguente elenco di interventi rientranti nelle categorie citate in premessa.

**Ultimo miglio  
Stradale e ferroviario**

- ✓ **Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri (17,5 milioni di euro).**  
L'opera individuata quale infrastruttura di preminente interesse nazionale, è stata approvata dal CIPE nel 2011 prevedendo la realizzazione di un viadotto di collegamento che sarà caratterizzata da tre corsie da gestire in maniera flessibile in funzione delle esigenze di accesso e uscita dal terminal. La realizzazione del primo stralcio dell'opera e la conseguente demolizione dell'attuale viadotto consentirà il prolungamento dei binari della stazione di Voltri Mare fino a 750 metri in linea con gli standard europei. L'intervento prevede un finanziamento a carico di ASPI dell'importo di 14,2 milioni di euro.
- ✓ **Prolungamento della sopraelevata portuale e opere accessorie per 46 milioni di euro,** intervento che permetterà di by-passare il centro cittadino nelle aree interne ai confini portuali da Sampierdarena a Cornigliano. L'attuale Sopraelevata Portuale infatti è posta ad un livello elevato rispetto alla sede stradale ordinaria; il suo prolungamento consentirà di decongestionare le strade di collegamento fra porto e città.
- ✓ **Ammodernamento sopraelevata portuale e adeguamento alla soluzione semplificata nodo San Benigno - nuovo varco Etiopia in quota"** di circa 16 milioni di euro. L'intervento ha l'obiettivo principale di trasferire gran parte del traffico portuale che oggi insiste sulla viabilità cittadina, e in particolare il flusso di mezzi pesanti che gravitano su San Benigno e su Varco Etiopia, su una rete dedicata in stretta connessione con gli interventi previsti da Autostrade per l'Italia. Tale intervento è stato oggetto di specifica convenzione con Ire (Agenzia Regionale Infrastrutture Recupero Energie) per la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento (costo previsto circa 1,8 milioni di euro).
- ✓ **Viabilità di collegamento tra il nuovo terminal Calata Bettolo e varco San Benigno** (per un valore di 31,3 milioni di euro). L'intervento concerne la realizzazione della nuova ed autonoma connessione viabilistica fra il terminal di Calata Bettolo e l'area di Varco San Benigno.
- ✓ **Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergebile"** dell'importo di 10 milioni di euro. Tale intervento sarà da realizzarsi a cura di RFI così come previsto dal Protocollo di Intesa tra MIT, RFI e ADSP del 27/8/2018 e prevede l'adeguamento del collegamento fra Parco Rugna – Bettolo, bivio S. Limbania, e il Parco del Campasso, interno alla dividente demaniale. La progettazione dell'opera consentirà di verificare il modello di esercizio più idoneo al fine di valutare

la soluzione infrastrutturale atta a garantire una coerente e adeguata capacità di adduzione alla rete nazionale.

- ✓ **Adeguamento, potenziamento e ammodernamento del parco interno di Fuorimuro**, la cui progettazione e realizzazione sarà sempre affidata a RFI per un importo complessivamente pari a 25 milioni di euro.
- ✓ **Ammodernamento e prolungamento nuovo Parco Ferroviario Rugna** di 4,5 milioni di euro, con progettazione dell'opera a cura di RFI e la successiva realizzazione, sempre in capo a RFI, con risorse stanziare da AdSP.
- ✓ **Studio di viabilità portuale** per 400 mila euro. Lo studio si propone di mettere a sistema gli interventi infrastrutturali previsti (prolungamento sopraelevata, nuovo varco Etiopia in quota e viabilità di collegamento tra il compendio Bettolo e il nodo di San Benigno) e gli accessi dalla rete stradale al fine di definire la migliore gestione organizzativa dei flussi su gomma in/out che insisteranno sul bacino di Sampierdarena.
- ✓ **Nuovo Ponte del Papa e relativi interventi di dragaggio** per complessivi 5,8 milioni di euro. La nuova infrastruttura, in sostituzione dell'attuale ponte sul Polcevera, permetterà una migliore fluidificazione del traffico orizzontale da/verso il bacino di Sampierdarena e la viabilità in sponda destra.
- ✓ **Autoparco di Ponente** per 2 milioni di euro. L'intervento consiste nell'infrastrutturazione delle aree in sponda destra del torrente Polcevera da dedicare alle funzioni di sosta/accumulo dei mezzi pesanti connesse alla presenza del nuovo varco portuale.
- ✓ **Retroporto di Alessandria** per 2 milioni di euro quale quota parte dei fondi stanziati dalla legge n. 130/2018 e assegnati, per l'anno 2019 dalla legge n. 145/2018 a favore del Commissario Straordinario. L'intervento, in un più articolato scenario di intervento volto all'ottimizzazione dei flussi veicolari e logistici che fanno capo al porto di Genova, consiste nella realizzazione di uno scalo merci ad Alessandria al fine di favorire l'insediamento di attività logistico-produttive.
- ✓ **Completamento della strada "La Superba"** –L'intervento, per 18,5 milioni di euro, consiste nel completamento/potenziamento della strada "La Superba" nel tratto compreso tra la sponda destra del torrente Polcevera e l'innesto autostradale di Genova Aeroporto. L'intervento si pone l'obiettivo di creare un sistema di accesso del trasporto merci alle aree di ponente al porto che sia indipendente rispetto alla mobilità cittadina.

 **Infrastrutture portuali** 

- ✓ **Nuova Torre Piloti di Genova** (16 milioni di euro) rispetto alla quale è in corso di revisione il progetto definitivo al fine di adeguare la collocazione e la struttura dell'edificio alle esigenze emerse nel confronto con la Capitaneria di porto e il Comune di Genova.
- ✓ **Dragaggi Sampierdarena e porto passeggeri** per 10 milioni di euro per rendere fruibili le banchine del bacino di Sampierdarena anche alle navi di dimensioni maggiori.
- ✓ **Adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo** per la messa a regime del nuovo Terminal (16,5 milioni di euro). L'intervento riguarda il completamento del piazzale operativo con infrastrutture per sottoservizi e pavimentazioni in funzione del layout definitivo previsto dal concessionario.
- ✓ **Consolidamento statico di Ponte dei Mille** per 1,5 milioni. L'intervento consiste nella ristrutturazione e consolidamento della Stazione Marittima di Ponte dei Mille.
- ✓ **Ribaltamento a mare di Fincantieri**, pari a 300 milioni di euro (stima dei costi indicata sulla base delle ultime ipotesi di sviluppo elaborate per la fattibilità del progetto di Ribaltamento a mare del cantiere al fine di accogliere la costruzione di navi di tsl maggiori). Gli studi di fattibilità del progetto prevedono ulteriori oneri per impiantistica e strutturazione di competenza del soggetto privato. Il finanziamento del progetto in questione di portata così rilevante, dovrà richiedere necessariamente uno stanziamento statale dedicato ed ulteriore rispetto alle risorse già disponibili. Tale contributo è ad oggi quantificato in 215 milioni di euro. *e potrà essere ridotto in esito alle economie di spesa o ribassi d'asta rivenienti dalle altre procedure di affidamento avviate.*
- ✓ **Nuova Diga di Genova – prima fase**, pari a 300 milioni di euro. L'intervento riguarda la prima fase operativa dell'opera di protezione relativa all'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena.

{ **Progetti Porto-Città** }

- ✓ **Ristrutturazione dell'edificio Hennebique**, prevista per 100 milioni di euro prevede una procedura di partenariato pubblico privato con l'apporto di capitale da privati dell'importo minimo di 90 milioni di euro.
- ✓ **Waterfront di Levante** per 10 milioni di euro da dedicare alla riorganizzazione della viabilità di connessione fra le aree urbane e le aree industriali con la realizzazione del nuovo varco di levante delle stesse.
- ✓ **Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale Prà lato sud** per 15 milioni di euro. L'intervento consiste nella realizzazione di una fascia di parco "urbano" sulla sponda sud del

canale di Prà con il duplice obiettivo di creare una ulteriore zona filtro tra aree portuali e cittadine e di integrare le attività produttive nel contesto urbano.

- ✓ **Ridislocazione Depositi costieri di Carmagnani/Superba per 20 milioni di euro.**



Con riferimento agli investimenti in ambito aeroportuale, un primo gruppo di interventi riguarda l'aeroporto inteso come un'importante struttura di accesso al porto da parte dei crescenti flussi di croceristi che arrivano a Genova attraverso collegamenti aerei, di linea, low cost o charter per imbarcarsi sulle navi da crociera ormeggiate in porto. Lo sviluppo del turismo crocieristico dipende in misura significativa dal livello di soddisfazione di una clientela con caratteristiche specifiche:

- ✓ è particolarmente esigente sotto il profilo della qualità e della varietà dei servizi
- ✓ si concentra in particolari momenti, creando un flusso caratterizzato da picchi di presenza
- ✓ richiede di movimentare una quantità di bagagli superiore al normale traffico
- ✓ ha tempi di permanenza in aerostazione molto lunghi, dovendo attendere la coincidenza tra arrivo e partenza di due modi di trasporto non coordinati.

Posto che l'attuale configurazione dell'aerostazione non consente di servire questo importante e redditizio flusso di domanda con i livelli qualitativi di aeroporti concorrenti, sono stati inseriti nel Programma i seguenti interventi infrastrutturali:

- a. interventi di riqualificazione immediata del terminal attuale, per garantire sicurezza e un'immagine di Genova più adeguata nelle fasi di punta;
- b. interventi di potenziamento del sistema smistamento bagagli, messo a dura prova dalla intensità e concentrazione che caratterizzano il traffico crocieristico;
- c. interventi di ampliamento dell'aerostazione, in particolare l'esecuzione del primo lotto funzionale dedicato alle funzioni più direttamente connesse con questa importante tipologia di traffico.

Un secondo gruppo di interventi riguarda lo sviluppo dei collegamenti tra l'aeroporto e la città di Genova, attraverso:

- a. il ripristino di condizioni di piena sicurezza del viadotto Via Pionieri ed Aviatori d'Italia che ricade in parte nel sedime aeroportuale anche se non è opera di utilizzo esclusivo dell'aeroporto;
- b. la costruzione del primo lotto funzionale del collegamento stabile tra l'aeroporto, la stazione ferroviaria e il nuovo quartiere di Erzelli.

Si riporta nel seguito una tabella di riepilogo degli interventi complessivamente proposti per un ammontare di € 1.061.294.404,85



PROGRAMMAZIONE 2019 - 2021 EX ART. 9 BIS L. 130/2018

ELENCO ANNUALE	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	IMPORTO	Finanziamento								FABBISOGNO RESIDUO	TOTALE	
			1) risorse pubbliche ex decreto Genova e Legge di bilancio		2) altre risorse pubbliche dall'ASAP		3) risorse di altri soggetti pubblici (RFI, Società aeroportuale, ecc.)		4) risorse di soggetti privati (ASPI, ecc.)				
			IMPORTO	DESCRIZIONE FONTE	IMPORTO	DESCRIZIONE FONTE	IMPORTO	DESCRIZIONE FONTE	IMPORTO	DESCRIZIONE FONTE			
2019	Riaspetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri	17.555.000,00	3.355.000,00	DECRETO GENOVA						24.200.000,00	CONTRIBUTO ASPI PER VIADOTTO VOLTRI		17.555.000,00
2019	Riqualificazione infrastruttura ferroviaria di collegamento al parco "Carapasso", realizzazione trazione elettrica nelle trette galleria "Molo Nuovo/Farco Rugna"/"Linea Sommergebile"	10.000.000,00	10.000.000,00	DECRETO GENOVA									10.000.000,00
2019	Nuova Torre Piloti	14.752.913,75	2.749.393,75	LEGGE DI BILANCIO	11.164.720,00	MUTUO A CARICO STATO COMMA 994							13.907.913,75
			845.000,00	DECRETO GENOVA									845.000,00
2019	Prolungamento della sopraelevata portuale e opere accessorie	46.000.000,00			46.000.000,00	ACCORDO CORNIGLIANO							46.000.000,00
2019	Riqualificazione Farsenabatte	100.000.000,00	10.000.000,00	DECRETO GENOVA									90.000.000,00
2020	Ammodernamento sopraelevata portuale e adeguamento tra soluzione semplificata nodo San Benigno - nuovo viatico Etiopia in quota	15.849.491,10			15.849.491,10	ACCORDO CORNIGLIANO							15.849.491,10
2020	Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento acrono sostitutivo	16.500.000,00			16.500.000,00	MUTUO BEI REP.146/2012							16.500.000,00
2020	Viabilità di collegamento dal piazzale S. Benigno a Calata Bettolo	31.300.000,00			31.300.000,00	MUTUO BEI REP.146/2012							31.300.000,00
2021	Ammodernamento e prolungamento nuovo parco ferroviario "Rugna"	4.500.000,00			4.500.000,00	SOVRATTASSA 2021							4.500.000,00
2021	Finanziari - seconda parte del progetto e Opere per	300.000.000,00	50.200.307,15	LEGGE DI BILANCIO	18.454.692,85	DEBITO CPE 139/2012							249.799.692,85
			9.645.000,00	DECRETO GENOVA	6.700.000,00	AVANZO LIBERO						215.000.000,00	300.000.000,00
2021	Interventi di adeguamento del Parco Fiacri Micro (realizzazione di nuova stazione dotata di binari di 750 metri, elettrificazione degli stessi, nuova e norma delle litografie, centralizzazione degli impianti e realizzazione del sistema di segnalamento)	25.000.000,00	4.645.000,00	LEGGE DI BILANCIO								7.000.000,00	21.645.000,00
			13.355.000,00	DECRETO GENOVA									13.355.000,00
2020	Dragaggi campionamenti a porto passeggeri	10.000.000,00	10.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO									10.000.000,00
2019	Consolidamento Statico Ponte del Mille	1.500.000,00	1.500.000,00	LEGGE DI BILANCIO									1.500.000,00
2019	Studio di viabilità portuale	400.000,00	400.000,00	LEGGE DI BILANCIO									400.000,00
2019	Nuovo ponte del papa	2.800.000,00	2.800.000,00	LEGGE DI BILANCIO									2.800.000,00
2019	Dragaggio per il nuovo ponte del papa	3.000.000,00	3.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO									3.000.000,00
	Water front al levante	10.000.000,00	10.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO									10.000.000,00
	Ridistribuzione Depositi costieri di Carmignani/Superba	20.000.000,00	20.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO									20.000.000,00
2019	Autoparco di Ponente	2.000.000,00			2.000.000,00	ACCORDO CORNIGLIANO							2.000.000,00
	Retroporto di Alessandria	2.000.000,00	2.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO FONDI DEL CONCESSARIO									2.000.000,00
2019	Realizzazione completa della strada "1a Superba"	18.500.000,00	10.500.000,00	LEGGE DI BILANCIO	4.000.000,00	ACCORDO CORNIGLIANO							14.500.000,00
					4.000.000,00	SOVRATTASSA							4.000.000,00
	Intervento di mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Pra lato sud	15.000.000,00	15.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO									15.000.000,00
2020	Nuova diga fornice di Genova - prima fase	300.000.000,00										300.000.000,00	300.000.000,00
2019	Primo lotto funzionale (da definire) dell'ampliamento dell'Aerostazione	16.000.000,00	11.300.000,00	LEGGE DI BILANCIO			4.700.000,00	Contratto di Programmazione Aeroporto di Genova					16.000.000,00
2019	Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri e Aviatori d'Italia	2.000.000,00	2.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO									2.000.000,00
	Cabinovia	9.000.000,00	9.000.000,00	LEGGE DI BILANCIO									9.000.000,00
2019	Messa in sicurezza del viadotto Via Pionieri e Aviatori d'Italia - SECONDA PARTE	1.000.000,00					1.000.000,00	Programma di Emergenza					1.000.000,00
	Riqualifica attuale Aerostazione	937.000,00					937.000,00	Contratto di Programmazione Aeroporto di Genova					937.000,00
	Potenziamento del Sistema Smistamento Bagagli	700.000,00					700.000,00	Contratto di Programmazione Aeroporto di Genova					700.000,00
	Stazione Erzelli	65.000.000,00					65.000.000,00	RFT					65.000.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>1.061.794.484,85</b>	<b>202.288.500,50</b>		<b>160.468.983,95</b>	<b>0,00</b>	<b>77.337.000,00</b>		<b>14.200.000,00</b>		<b>612.000.000,00</b>	<b>1.061.794.484,85</b>	

documento firmato digitalmente