

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Genova partiti i lavori del tunnel subportuale: ecco tempi e numeri

Nicola Capuzzo · Monday, March 4th, 2024

Genova – Con la prima picconata al magazzino Csm – Centro smistamento merci, destinato alla demolizione, hanno preso il via stamane nel porto di Genova i lavori del tunnel subportuale, opera che, per quanto a destinazione urbana, rientra nel piano straordinario delle opere portuali in capo alla locale Autorità di sistema portuale sotto il coordinamento e con i poteri del commissario straordinario Marco Bucci.

Un dettaglio che, [come ha ribadito pochi giorni fa](#) a SHIPPING ITALY il viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, è legato alla necessità di coordinare i diversi cantieri aperti sul territorio, siano portuali o meno, al fine di ottimizzare i movimenti del materiale di risulta, sia in termini logistici che di prezzo.

Il tema è centrale anche per il tunnel, dal 2021 inserito, in luogo della gratuità dei pedaggi sulla rete genovese fino al 2031, fra le opere risarcitorie del Morandi in capo ad Autostrade per l'Italia, con la condizione però che quest'ultima potrà ribaltare sulla tariffa nazionale ogni euro eccedente i 700 milioni di euro di costo originariamente preventivato. Aspi infatti ha chiarito che il costo potrà essere contenuto entro il miliardo di euro solo se il nuovo Piano regolatore portuale consentirà di utilizzare per la realizzazione di opere portuali tutto o quasi lo smarino prodotto (Aspi è convinta di poterne recuperare il 97% di 2,5 milioni di metri cubi).

Ma quali saranno gli impatti di tale trade-off sull'operatività del porto e sul suo layout resta ancora un'incognita per adesso: non è infatti stata prevista alcuna conferenza stampa e Paolo Piacenza, commissario dell'Autorità di sistema portuale di Genova, ha evitato anche le domande a latere dell'evento sul tema.

Di seguito riportiamo le slide relative all'opera presentate da Aspi.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

LE OPERE IN NUMERI

Collegamento alternativo alla sopraelevata Aldo Moro e miglioramento degli accessi all'area portuale

- **2 Gallerie naturali da 3,4 Km**
(scavo con TBM Hydroshield)
- **8 By-Pass**
(di cui 5 Carrabili-Pedonali)
- **2 Cameroni**
(zona Madre di Dio)
- **2 Rampe**
(zona Madre di Dio)
- **6 Viadotti**
(medie/piccole dimensioni)
- **2 Gallerie artificiali**
(Sopraelevata ~130m /
Ferroviaria ~391m)



Tracciato di 3,4 km



5 anni di lavori



Riduzione dei tempi
di viaggio del 19%

Primo Tunnel sottomarino realizzato in Italia e il più grande in Europa

autostrade per l'Italia

Massima attenzione
agli apprestamenti
di sicurezza
e all'inserimento
ambientale di un'opera
ingegneristicamente
complessa.
Inserimento
architettonico
e paesaggistico
curato da RPBW



COMPLESSITÀ DELL'OPERA

4° TUNNEL PER DIAMETRO AL MONDO

con diametro di ~16 metri che la colloca al quarto posto
nella classifica dei tunnel sottomarini più grandi al mondo*



SICUREZZA

- **Corsia di emergenza** di 11 metri
- Allargamenti di carreggiata fino a 1 metro in curva per favorire la **visibilità**
- Limite di **velocità a 70 km/h**
- **Tecnologie avanzate** per rispetto limiti di velocità e sicurezza in galleria



INSERIMENTO AMBIENTALE

- **2.5 milioni di metri cubi** di rocce scavate con un **riutilizzo del 97%**
- **10 ettari** di nuovi parchi urbani (+800 alberi)
- recupero **mura storiche** di corso Aurelio Saffi
- Demolizione capannone industriale CSM
- **Sistema di recupero, filtraggio e stoccaggio delle acque di pioggia**
per massimizzare il risparmio idrico, riducendo il consumo delle acque da
acquedotto

(*) Fonte: ASME – American Society of Mechanical Engineers

I LOTTI

LOTTO A

Ultimazione lavori dicembre 2026

- Opere propedeutiche alla realizzazione del Tunnel
- Opere afferenti alla viabilità portuale

LOTTO B

Apertura traffico agosto 2029

- Scavo di due forni di 3,4 km mediante l'utilizzo di una fresa TBM tipo Hydroshield di diametro ~16 m
- Completamento delle lavorazioni del Lotto di S. Benigno



- Le cantierizzazioni impattano principalmente 3 macro aree
- Studiate soluzioni per ridurre al minimo l'impatto con il traffico e la popolazione residente



GLI STEP

autostrade per l'Italia

- Maggio 2022 Il protocollo diviene operativo all'interno del III Atto aggiuntivo
- Giugno 2023 Avvio opere propedeutiche alla realizzazione (cd Lotto A0)
- Luglio 2023 Espressione conclusiva del parere del CSLPP sul PFT
- Dicembre 2023 Conclusa la Procedura Autorizzativa Unica Regionale (PAUR)
- Gennaio 2024 Inviato il progetto al MIT
- Marzo 2024 Avvio attività Lotto A (ca 130 Mln€)
- Prevista apertura del tunnel ad Agosto 2029

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Autorizzazioni	Dic 23						
Lotto 0A	Mar 24						
Lotto A		Dic 26					
Lotto B				Ago 29			

1 anno di anticipo rispetto alla programmazione iniziale

autostrade//per l'Italia

Alleggerimento del traffico cittadino del centro

Collegamenti tra il ponente e il levante più veloci

Riduzione dell'inquinamento acustico e dell'aria

Viabilità più adeguata al porto di Genova, tra i primi in Italia

I BENEFICI PER LA COLLETTIVITÀ



800 Mln €
Benefici trasportistici (risparmi di tempo, di percorrenze e di emissioni)



600 Mln €
Impatto positivo sul valore degli immobili



1 Mln
Ore di viaggio risparmiate ogni anno



800 Mln €
Impatto positivo sul settore turistico attualizzato in 10 anni



2,63
Rapporto benefici/costi con un **payback period** di 11 anni



+5.000
Posizioni lavorative (impatto diretto) create con la realizzazione del tunnel

LA SOSTENIBILITÀ

autostrade//per l'Italia

INSERIMENTO AMBIENTALE

3,9 ettari di interventi a verde
Realizzazione del **parco della lanterna**

QUALITÀ DELL'ARIA

Complessivamente **invariata** e nei limiti (a livello globale il progetto non comporterà un aumento del traffico)

RECUPERO MATERIALI

Scavi:

- **2.446.000 mc** prodotti
- **2.378.000 mc** riutilizzati, pari al 97%

Demolizioni:

- recupero e utilizzo di circa **83.000 mc**

ACCESSIBILITÀ METROPOLITANA

Opera strategica di attraversamento della città lungo la direttrice ponente-levante

RIDUZIONE RUMORE

Area lungo sopraelevata:
Miglioramento ca. **4.000 ricettori** •
in affaccio, beneficio medio ca. **3 dba**

Aree presso imbocchi:
Riduzione esuberi limite esterno •
rispetto allo stato attuale: **58%**
2 interventi diretti su ricettori •
con esubero del limite interno

TUTELA ACQUE

Realizzazione dello **scolmatore** •
del torrente s. Bartolomeo
Realizzazione **vasca stoccaggio** •
per eventuali sversamenti in galleria

This entry was posted on Monday, March 4th, 2024 at 5:39 pm and is filed under [Porti](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.