

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2563

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SANGUINETI, BIONDI, BOGI, BAGHINO, FARAGUTI, CEROFOLINI, INTINI, GRILLO LUIGI, MANFREDI, ORSINI BRUNO, ZOPPI

Presentata il 7 aprile 1988

Realizzazione del ponte « Cristoforo Colombo » attraverso il porto di Genova come opera di completamento del sistema di viabilità a scorrimento veloce della città

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel 1992 l'Italia si presenterà alla ribalta mondiale in un'occasione che non è difficile definire storica: il cinquecentenario della scoperta dell'America.

In tale circostanza l'Italia, terra natale del grande navigatore, sarà chiamata a rappresentarne le doti di lungimiranza, coraggio, capacità e tenacia scientifica.

Di questa rappresentanza è stata particolarmente responsabilizzata Genova, in conseguenza dell'ormai consolidata certezza di essere la città natale di Cristoforo Colombo, certezza su cui conviene tutto il mondo storico e scientifico grazie all'impegno ed alla dedizione di ricercatore attento ed intelligente del senatore Paolo Emilio Taviani, cui in questa occasione va ancora il nostro ringraziamento per la chiarezza che ha portato all'argomento.

Riteniamo che Genova, per celebrare al giusto livello questa ricorrenza, debba prevedere almeno un'opera che unisca al valore simbolico e monumentale caratteristiche di unicità e irripetibilità in sintonia con lo storico avvenimento, centrale alla storia moderna.

Riteniamo inoltre di condividere l'opinione, già manifestatasi in varie occasioni, che le maggiori opere previste per il 1992 non siano effimere né solo simboliche, debbano pertanto avere un contenuto funzionale alle necessità ed alle vocazioni di sviluppo della città restando nel suo patrimonio architettonico e nella sua storia.

Tutti i Paesi che hanno avuto rapporti con Colombo gli hanno dedicato grandi monumenti, opere ed infrastrutture di assoluta rilevanza: basti pensare alla Spagna ed a quanto esiste nella sola Barcel-

lona, dove a Colombo è stato dedicato il viale principale lungo il porto, inoltre la sua statua monumentale è stata collocata sopra un'imponente colonna (interamente attrezzata a servizio panoramico e turistico) all'incrocio delle strade principali della città ed infine nel porto viene mantenuta una rigorosa ricostruzione della caravella Santa Maria.

Pensiamo quindi che in Genova debba essere realizzata un'opera di grande e assoluto rilievo che possa essere contemporaneamente simbolo dell'ingegno, della fantasia, e della capacità realizzativa degli italiani tutti, assieme al « monumento » ad uno dei più insigni figli della nostra terra.

Un'opera che sommi le valenze di grande utilità sociale ai valori ed alle necessità di ripresa industriale, mercantile, progettuale e d'immagine di una città che sta raccogliendo tutte le forze per il proprio rilancio civile, sociale ed economico, nel quadro di un'Italia sempre meglio inserita nei vertici dell'economia mondiale.

È opinione dei proponenti che tale opera debba essere in relazione diretta con il contesto del recupero del porto storico e del centro storico di Genova, già scelto come cuore delle manifestazioni del 1992 per gli evidenti legami simbolici tra porto, mare, navi ed il viaggio di Colombo.

Proprio esaminando le linee portanti del Piano di recupero del centro storico (SOI), si rileva l'inderogabile necessità di recuperare il rapporto diretto tra la città ed il mare in particolare prevedendo l'eliminazione della barriera costituita dalla strada sopraelevata, costruita nei primi anni del '60 a cavallo tra la città ed il porto.

Tale infrastruttura è inoltre già da tempo insufficiente, dal punto di vista della capacità di smaltimento del traffico, per un volume di autovetture in circolazione passato dalle 11.800 del 1960, anno di progettazione esecutiva dell'opera, alle 29.600 del 1985 ultimo dato consuntivo disponibile all'ufficio statistiche ACI, quindi quasi triplicato in un arco di appena 15 anni.

Infatti, come e per certi aspetti più di altre aree metropolitane, Genova è soggetta ad una drammatica emergenza traffico, acuita appunto dalla morfologia tipica della città, stretta, tra monti e mare.

Nelle ore di punta i mezzi pubblici e le auto private, addensati nel cuore della città, provocano difficoltà di spostamento, intasamenti, inquinamento atmosferico ed acustico, determinando insostenibili condizioni di disagio per tutti i cittadini.

L'alternativa deve quindi essere un'arteria a scorrimento veloce di ampia sezione, in grado di assorbire una notevole mole di traffico, sia leggero che pesante, deve essere distaccata dalle zone residenziali e deve costituire un facile tramite con il sistema autostradale in grado complessivamente di soddisfare esigenze future oltre che attuali.

Questa soluzione è tuttavia possibile solo pensando ad un'infrastruttura che, realizzando una spontanea rettifica della linea di costa, attraversi il porto oltrepassando, la sua ansa naturale con un percorso esterno, tra il Bacino delle Grazie e l'avamposto.

Centrale all'infrastruttura è la realizzazione necessaria di un grande ponte sospeso, un'opera d'arte, come si dice nel linguaggio dei lavori pubblici, che per le sue peculiari caratteristiche rappresenta il migliore « monumento » possibile a Cristoforo Colombo poiché unisce a contenuti e valenze altamente tecnologiche, significato simbolico di collegamento, nuovo e coraggioso, tra punto e punto, dal Vecchio al Nuovo Mondo.

Il progetto di fattibilità esecutiva, con adeguato livello di stima tecnico-economica e le opportune verifiche di compatibilità, in particolare rispetto al traffico portuale ed aeroportuale, è già stato ufficialmente presentato al comune di Genova.

Tale opera potrà inserire Genova nella tradizione delle più grandi città portuali, da New York a Sidney, da Istanbul a Città del Capo, da Hong Kong a San Francisco, da Lisbona a Amburgo, tutte caratterizzate da ponti di notevole luce e specifica architettura.

Il ponte sospeso, di notevole luce e caratteristiche, rappresenta il punto focale, l'anello forte, di un sistema viario più ampio, raccordato direttamente all'uscita autostradale di Genova Ovest, la principale della città ed il cui tracciato è previsto quasi interamente in zona portuale, quindi con notevoli semplificazioni in termini di servitù e di ricorso a procedure espropriative.

Da questo tracciato, che appunto attraverso il porto e l'avamposto unisce l'uscita autostradale di Genova Ovest alla zona della Fiera internazionale di Genova sarà possibile realizzare, in un secondo tempo, il collegamento diretto con l'altra uscita autostradale di Genova Est mediante una nuova galleria oppure occupando in parte l'alveo del torrente Bisagno qualora venga realizzato il progetto di deviazione già contenuto nella proposta di legge n. 335 del 2 luglio 1987 d'iniziativa dei deputati De Mita, Botta, Orsini, Manfredi ed altri.

In tal modo verrebbe completata una vera e propria « anulare » urbana a scorrimento veloce, innestata sui principali varchi autostradali, capace di razionalizzare e smistare tutti i traffici più significativi della città.

Considerando inoltre che il tratto oggetto di questa proposta si collega naturalmente con il nuovo tratto viabilistico in sopraelevata, attualmente in fase di progettazione, per il collegamento diretto con l'Aeroporto, non può sfuggire l'estrema utilità, coerenza, funzionalità dell'opera, anche nelle più vaste prospettive di mobilità territoriale.

Ritornando al ponte è necessario sottolineare che, per sue caratteristiche, si porrà nei primi posti nell'elenco dei più lunghi ponti sospesi del mondo, espressione di una tecnologia che vede l'Italia tra i pochi paesi al mondo con le adeguate referenze operative.

Bisogna tuttavia segnalare che l'industria e l'impresa italiana, pur avendo realizzato ponti sospesi di notevoli caratteristiche, situati nella classifica dei primi dieci al mondo, valga ad esempio il noto ponte sul Bosforo in Turchia, nessuno di questi si trova nel nostro Paese.

Pare quindi particolarmente significativa la realizzazione di un'opera che faccia rientrare l'Italia in questa lista, realizzandola in una città che essendo sede delle Manifestazioni per il Cinquecentenario della Scoperta dell'America, sarà la vetrina dell'Italia stessa dinanzi al mondo, in un'occasione di tale prestigio e nell'anno della unificazione del mercato europeo.

Ma c'è ancora di più. L'opera sarà costruita prevalentemente in acciaio e potrà assumere una doppia valenza: sottolineare la centralità di Genova nel ruolo tratteggiato nei programmi di ristrutturazione della Finsider, ma soprattutto permettere l'impiego, in tre anni, di una quantità di acciaio, stimata in oltre 20.000 tonnellate di carpenteria, in 10.000 tonnellate per armature di calcestruzzi ed oltre 10.000 tonnellate di cavi di acciaio speciale.

Questa realizzazione consentirà inoltre all'industria italiana di sperimentare l'applicazione di soluzioni progettuali, tecnologiche ed esecutive innovative e di particolare interesse ed utilità in vista della possibile costruzione del ponte sullo stretto di Messina, che sarà in assoluto l'opera nel suo genere più grande del mondo.

È stato infine calcolato che il nuovo tracciato, valutando la sola riduzione del percorso, senza sommare i benefici della maggiore scorrevolezza, consentirà un minor consumo di carburante, calcolato solo sul valore di oltre 15 milioni di mezzi che percorrono attualmente la vecchia Sopraelevata, di almeno 1,5 milioni di litri di carburante all'anno ed il risparmio di almeno cinquecentomila ore lavorative per la normalizzazione dei flussi veicolari.

In pratica l'intero investimento, stimato in 300 miliardi di lire, potrà essere recuperato in termini di costi sociali e di risparmio energetico, con benefici effetti sull'occupazione e sull'indotto locale.

Il finanziamento dell'opera potrà avvenire facendo confluire diverse forme di contribuzione.

Infatti, a fianco del ricorso al finanziamento diretto dello Stato ed al fine di

ridurlo in maniera significativa, è previsto il reperimento di altri fondi dal piano decennale delle autostrade in quanto l'opera collega il sistema autostradale con la viabilità urbana realizzando una forma di « tangenziale » strettamente funzionale al traffico da e per l'autostrada nonché al collegamento con il grande asse di penetrazione costituito dalla strada statale 45.

È inoltre previsto il reperimento di ulteriori fondi mediante l'applicazione di un sovrapprezzo sul pedaggio in uscita ai caselli autostradali di Genova, da proporzionare ed applicare nelle forme possibili, in considerazione della funzione di raccordo autostradale che l'infrastruttura comprende.

In parallelo è ancora previsto l'utilizzo di parte dei proventi della proposta lotteria internazionale di Genova in occasione delle celebrazioni Colombiane, usufruendo anche di un reciproco effetto di amplificazione dell'immagine, fondi erogati secondo una procedura che lo Stato definirà nei dispositivi di attuazione della legge.

Infine, altri eventuali e forse non secondari fondi potranno essere reperiti mediante la costituzione di una società finalizzata alla gestione di tutti gli aspetti economici e d'immagine collegati all'o-

pera stessa delegandone alla regione Liguria e al comune di Genova il dispositivo esecutivo.

Su questa nuova ed importante opera potrà e dovrà essere collocato un grande monumento scultoreo a Cristoforo Colombo, realizzato mediante il bando di un concorso Internazionale e selezionato tramite una commissione giudicatrice di altissima risonanza e competenza.

In tal modo anche l'attenzione della cultura mondiale sarà portata su questa iniziativa.

Il confluire di tutte queste opportunità, necessità e vocazioni sul Ponte di Colombo, assicura che l'opera possa contenere ed esprimere in forma concreta, la somma dei più qualificati valori simbolici assieme alle più convincenti caratteristiche di utilità sociale.

E poiché potrebbe essere pronto ed inaugurato proprio nel 1992, appuntamento sia dell'integrazione europea sia delle celebrazioni Colombiane, rappresenterebbe assieme alla volontà ed alla capacità delle forze politiche, sociali ed imprenditoriali per il definitivo recupero della città di Genova, soprattutto il simbolo della capacità ideativa e tecnologica dell'Italia intera alle soglie del terzo millennio.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È autorizzata la spesa di lire 5 miliardi nel 1988 e lire 295 miliardi nel quadriennio 1989-1992 per la concessione al comune di Genova di un contributo speciale per la realizzazione di un ponte sospeso a grande luce in area portuale che colleghi la zona di San Benigno alla zona Foce - Fiera di Genova e delle opere necessarie di raccordo alla viabilità urbana ed autostradale.

2. Gli interventi di cui al comma 1 sono dichiarati di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili e devono essere iniziati entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato in lire 5 miliardi nel 1988, in lire 75 miliardi nel 1989, in lire 75 miliardi nel 1990, in lire 75 miliardi nel 1991, in lire 70 miliardi nel 1992 si provvede:

a) in parte mediante corrispondente riduzione per gli anni 1988 e 1989 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1987-1989, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1987, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « Opere infrastrutturali delle aree metropolitane e recupero delle aree urbane degradate »;

b) in parte mediante l'utilizzo delle disponibilità ancora da attribuire, di cui all'articolo 1 della legge 3 ottobre 1985, n. 526, concernente disposizioni in materia di viabilità di grande comunicazione, iscritte alla tabella A della legge 11 marzo 1988, n. 67 (legge finanziaria 1988).

c) la differenza potrà essere coperta dall'accesso a finanziamenti resi disponibili dai fondi FIO.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 3.

1. È approvata la costituzione di una società denominata « Ponte di Colombo » per le finalità di manutenzione e gestione dell'opera oggetto della presente legge.

2. Alla società partecipano, in quota maggioritaria, la regione Liguria, la provincia e il comune di Genova ed inoltre la Società Autostrade, l'ANAS e il Consorzio autonomo del porto di Genova, che hanno diritto ciascuno alla indicazione di un membro rappresentante nel consiglio di amministrazione.

3. Il capitale sociale iniziale è costituito dal 10 per cento del finanziamento previsto per l'anno 1988 all'articolo 2, comma 1.

4. La società gestisce, per il raggiungimento dei fini sociali, i fondi derivanti dall'applicazione di un sovrapprezzo sul pedaggio autostradale in uscita ai caselli di Genova interessati dall'infrastruttura. Nel bilancio confluiscono altri fondi derivanti dalla gestione dell'immagine dell'opera principale e degli spazi disponibili connessi all'infrastruttura.

5. Nell'ambito della propria attività la Società bandisce un concorso internazionale per la realizzazione di un monumento a Cristoforo Colombo da collocare in posizione significativa sul grande ponte sospeso previsto nel quadro delle opere complessive, operando in modo che l'iniziativa riscuota la massima risonanza nel campo culturale.

6. Al dispositivo esecutivo per la formazione della Società Ponte di Colombo è delegata la regione Liguria.