



## REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO TERRITORIO

Settore VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Genova, 15-03-2015  
Prot. n.: PG/2015/0054023  
Allegati: 2

G13.17.4/5/2015

TRASMESSA VIA PEC

Ministero dell'Ambiente e della tutela  
del territorio e del mare  
[DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.mi  
nambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.mi.nambiente.it)

**Oggetto: VAS relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 13.11.2015 – consultazione ex artt 13 comma 5 e 14 del D.Lgs. n. 152/2006 smi – integrazioni al contributo istruttorio inviato**

Ad integrazione della precedente nota PG/2016/42874, si trasmettono in allegato gli ulteriori contributi pervenuti dalla Città Metropolitana di Genova e dalla Soprintendenza Archeologia della Liguria.

Distinti saluti

Il Dirigente  
(dott. Nicola Poggi)

PEC - PG/2016/45152 - u/3/2016

TRASMESSO A MEZZO  
POSTA ELETTRONICA  
CERTIFICATA

Genova

- 1 MAR. 2016



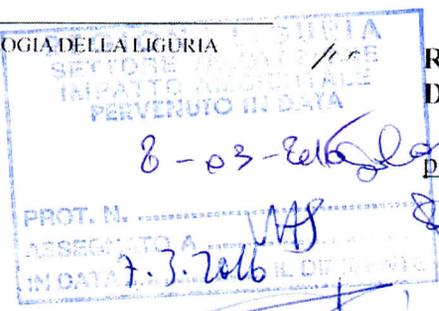
Ministero dei beni  
e delle attività culturali  
e del turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA

Allo **Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio**  
**Servizio III – Tutela del Paesaggio**  
[mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it)

**Direzione Generale Archeologia**  
[mbac-dg-ar@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-ar@mailcert.beniculturali.it)

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA DELLA LIGURIA  
Prot. AAA.7  
Cl. 34.19.13/72  
Allegati



**Regione Liguria**  
**Dipartimento Ambiente**  
[protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)

**OGGETTO:** VAS – Valutazione Ambientale Strategica. Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 novembre 2015. Richiesta contributo istruttorio.

Con riferimento all'oggetto e presa visione della documentazione si comunica, per quanto di competenza, quanto segue.

Nell'ottica di una strategia di tutela ambientale integrata e sostenibile del territorio, i beni culturali risultano naturalmente citati tra gli obiettivi contenuti nel *Rapporto preliminare ambientale* (OAS 5); lo stesso documento pone l'accento sul forte impatto e le inevitabili interferenze che nuove infrastrutture comportano sugli obbiettivi della tutela dei beni culturali, contrapponendo a questi gli effetti positivi ingenerati ai fini della valorizzazione da un miglioramento degli standard di accesso.

Questo approccio definito "costruttivo", nel senso che implica una politica di integrazione tra istanze ambientali ed economico-sociali, risulta incompatibile con la funzione delle Soprintendenze, le quali sono tenute a perseguire come unico interesse la tutela dei beni culturali, anche nei casi di palese o potenziale contrapposizione di interessi pubblici.

Date queste premesse, la scrivente Soprintendenza non concorda su alcune valutazioni espresse nel *Rapporto Ambientale* (Allegato 2, *Dossier di valutazione*) e in particolare riguardo a quanto riportato in riferimento all'obiettivo **OAS 5** (*Tutela del paesaggio e dei beni culturali*), in particolare:

**Punto 3.A.1** (*misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure portuali*). Non possono essere considerate irrilevanti le interferenze che procedure semplificate adottate negli iter autorizzativi relativi agli adeguamenti infrastrutturali (vedi il caso citato dei dragaggi) possono produrre sui beni culturali, soprattutto per quanto riguarda le nostre più importanti realtà portuali, caratterizzate da una ininterrotta continuità di vita. Si richiede pertanto che la semplificazione





Città Metropolitana di Genova  
Direzione Ambiente  
Servizio Energia, Aria e Rumore



POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA (PEC)

Prot. n. 10085 / 2016

Allegati

Genova, 19/02/2016

A: REGIONE LIGURIA

Ufficio Valutazione di  
Impatto Ambientale

PEC

[protocollo@pec.regione.liguria.it](mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it)

Oggetto: Valutazione ambientale strategica art.13 comma 5 del D.Lgs. 152/2006 – consultazione nell'ambito del procedimento di competenza nazionale. **Allegato Infrastrutture 2015 al documento di Economia e Finanza del 13 novembre 2015 – Contributo istruttorio.**

Con riferimento al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015 al documento di Economia e Finanza (DEF) - Novembre 2015 in oggetto, per il quale è stata avviata la fase di consultazione nell'ambito del procedimento di competenza nazionale ai sensi dell'art. 14 del D.lgs n.152/2006 e s.m.i. mediante la pubblicazione del relativo avviso sulla Gazzetta Ufficiale del 31 dicembre 2015, il Dipartimento Ambiente - Settore VIA della Regione Liguria, con la nota PG/2016/13840 del 25/1/2016, ha richiesto un contributo istruttorio alla Città metropolitana di Genova.

Avuto riguardo alla fase del procedimento in parola, si ritiene utile richiamare, in massima sintesi, i principali elementi contenuti nell'Allegato Infrastrutture e del Rapporto Ambientale con i relativi allegati predisposti dall'Autorità procedente, Dipartimento per le Infrastrutture e Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La documentazione fornita è essenzialmente costituita da:

- Allegato Infrastrutture (AI) al DEF - Novembre 2015;
- Rapporto ambientale e relativi allegati (Quadro di riferimento normativo programmatico, Dossier di valutazione, Relazione per la Valutazione di incidenza);
- Sintesi non tecnica.

L'Allegato Infrastrutture definisce le linee strategiche nazionali nel campo delle politiche per le infrastrutture e la mobilità, che saranno di riferimento per le scelte di pianificazione settoriale di medio e lungo periodo, garantendo la coerenza tra le scelte di investimento adottate e gli indirizzi comunitari, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i quattro corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia. La delibera CIPE n. 26/2014 ha infatti definitivamente sancito che l'Allegato Infrastrutture costituisce il quadro programmatico di riferimento per la programmazione comunitaria 2014-2020.

L'Allegato non solo deve assicurare il coordinamento strategico con gli ulteriori strumenti di programmazione infrastrutturale, inclusi i piani di settore (programmazione dei Fondi FESR e FSC, Contratti di Programma di RFI e ANAS, Piani settoriali portuali e aeroportuali), ma deve rispondere

Largo F. Cattanei, 3 – 16147 Genova

Tel. Segreteria 0039.010.54.99.616-615 Fax 0039.010.5499680

[www.cittametropolitana.genova.it](http://www.cittametropolitana.genova.it) P.E.C. [protocollo@cert.cittametropolitana.genova.it](mailto:protocollo@cert.cittametropolitana.genova.it)

CF 80007350103 – P.IVA 00949170104



anche all'esigenza di disporre di uno strumento strategico in grado di offrire linee di indirizzo per la programmazione delle Amministrazioni pubbliche e per le decisioni di investimento degli investitori privati, nonché di agevolare l'interlocuzione e la negoziazione con le autonomie territoriali, nell'ambito del processo di riforma del Titolo V della Costituzione, nella direzione della condivisione delle opere prioritarie e di una anticipazione della definizione e superamento delle criticità attuative delle opere prioritarie.

Le linee strategiche di indirizzo nazionale alla luce delle quali viene operata la scelta sugli investimenti in infrastrutture per il trasporto e la logistica da realizzare nel periodo 2015-2020, traguardando l'orizzonte temporale più ampio del 2030 coerente con gli obiettivi europei in materia di politiche dei trasporti, sono dedicate alle diverse modalità di trasporto (ferrovia, sistemi di mobilità a livello di aree metropolitane, sistema portuale, rete stradale, aeroporti) e sono volte a sostenere:

- 1. il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi;*
- 2. la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi;*
- 3. il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della governance nazionale dei sistemi portuali;*
- 4. il miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e l'innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici;*
- 5. l'ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del "cielo unico europeo" e il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani;*

L'azione di indirizzo in merito agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di preminente interesse nazionale è affidata principalmente al Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) previsto dalla L.443/2001 (c.d. Legge Obiettivo), contenuto fondamentale dell'Allegato Infrastrutture.

L'Allegato Infrastrutture contiene la valutazione dei fabbisogni di infrastrutture e servizi, identifica le linee strategiche nazionali nel campo dei trasporti, ed inoltre, sulla base delle linee strategiche, il Programma delle infrastrutture strategiche identifica un gruppo di opere prioritarie volte a :

- potenziare le linee ferroviarie lungo le reti TEN, favorendo l'intermodalità e l'interoperabilità, con priorità per le reti core di valico e del sud;
- rafforzare la mobilità sostenibile delle aree metropolitane più congestionate;
- intervenire sulle tratte viarie più congestionate e sui collegamenti mancanti con la rete centrale.

Alla luce di tali indirizzi strategici, nell'ambito dell'elenco delle infrastrutture del PIS, vengono individuate 25 opere prioritarie, selezionate sulla base di una valutazione di coerenza e



integrazione con le reti europee e territoriali, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato. Nell'area metropolitana genovese l'unica opera prioritaria inserita nel PIS è il Terzo Valico ferroviario dei Giovi, in corso di realizzazione.

### **La Pianificazione strategica e territoriale della Città metropolitana di Genova**

Con il presente contributo istruttorio si evidenzia, anzitutto, il ruolo affidato alle città metropolitane dalla L.56/2014 "Legge Delrio", che segna una svolta fondamentale per il governo del territorio di area vasta, poiché ne rimodula le finalità e le competenze. Alle città metropolitane infatti, la legge affida lo sviluppo strategico del territorio metropolitano, la promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana, la cura delle relazioni istituzionali (al proprio livello), ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee.

La Città metropolitana di Genova ha dato avvio al percorso di costruzione del primo Piano strategico, previsto dalla Legge Delrio, con il quale intende definire gli obiettivi generali, settoriali e trasversali di sviluppo nel medio e lungo termine per l'area metropolitana, individuando le priorità di intervento, le risorse necessarie al loro perseguimento e il metodo di attuazione.

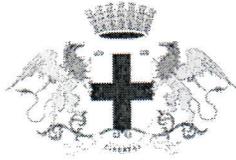
Con un percorso parallelo e strettamente integrato è stato avviato il processo di formazione del nuovo Piano territoriale generale metropolitano, con la elaborazione di specifiche "Linee guida", approvate con Delibera del Consiglio metropolitano n.14 del 22/04/2015, sottoposte alla discussione ed al confronto con le Amministrazioni comunali, gli Enti e le associazioni di categoria. Le "Linee guida" individuano il ruolo della città metropolitana di Genova come "porta dell'Europa", all'interno di una più ampia rete delle città metropolitane italiane e delle grandi città europee, riconoscendo nel nodo infrastrutturale genovese, ed in particolare nel porto di Genova, una componente fondamentale e trainante.

Nel vigente Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTC), recentemente aggiornato con la Delibera del Consiglio metropolitano n. 2/2016 che ha approvato i "Sistemi Territoriali Strategici coerenti con la strategia Europa 2020", è individuato come sistema territoriale strategico il "corridoio appenninico centrale" che collega il Mediterraneo, attraverso il porto di Genova, con il Nord-Europa.

Tale "sistema strategico" declina il tema del rafforzamento del corridoio appenninico centrale in termini di integrazione della componente infrastrutturale, logistica (porto, terzo valico ferroviario, gronda autostradale) e produttiva del corridoio appenninico, con quella ambientale, paesistica, urbanistica, finalizzato allo sviluppo dei territori attraversati, con positive ricadute sul sistema insediativo e dei servizi. Tutte le strategie proposte sono fondate sui principi di contenimento del consumo di suolo, dell'integrazione nella pianificazione delle politiche di contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, di prevenzione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza del territorio.

### **Contributi per il documento Allegato Infrastrutture**

Avuto riguardo ai contenuti dell'Allegato Infrastrutture, di seguito AI, e del Rapporto Ambientale con i relativi allegati, al ruolo delle Città Metropolitane ed ai documenti pianificatori e programmatici della Città metropolitana di Genova più sopra riportati, si rappresenta quanto segue allo scopo di fornire elementi utili per l'ulteriore sviluppo del procedimento.



1) Si evidenzia una sostanziale coerenza tra gli obiettivi e i principi alla base delle strategie proposte dalla Città metropolitana genovese e gli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS) e gli Obiettivi Economici e Sociali (OES) individuati all'interno del sistema di valutazione sviluppato nel rapporto ambientale dell'AI utilizzando una *matrice di valutazione*, che raffronta gli obiettivi con l'*albero delle scelte*, articolato su tre livelli gerarchici (Linee strategiche, Obiettivi specifici, Aree Funzionali di intervento).

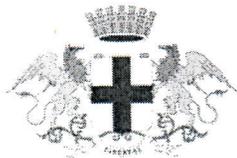
Tale coerenza si riscontra anche nella strategia generale delineata nell'AI, che riguarda un sistema di trasporti nazionale integrato e fortemente orientato all'intermodalità e alla mobilità sostenibile, fondato sullo sviluppo della rete ferroviaria nazionale, sia per i passeggeri che, soprattutto, per le merci, con un forte grado di connessione con i porti più competitivi e gli aeroporti nazionali più efficienti e funzionali e su un grande progetto di manutenzione stradale, per il equilibrio del ricco patrimonio stradale nazionale e per la sua messa in sicurezza.

2) Si ritiene condivisibile l'individuazione di soluzioni progettuali che risaltano il ruolo delle tecnologie e sistemi innovativi (Sistemi di Trasporto Intelligenti – ITS) per ottenere in tempi brevi e a costi contenuti, incrementi di capacità, velocizzazione di collegamenti esistenti, e maggiore sicurezza sulle reti di trasporto. A tal fine vengono auspicati **progetti integrati di mobilità urbana sostenibile che, ad iniziare dalle città metropolitane**, prevedano interventi su infrastrutture e sistemi di trasporto rapido di massa e intermodalità, sistemi di controllo e informazione, promozione delle mobilità ciclo-pedonale, promozione della sharing mobility, orientamento della domanda di uso dell'auto individuale in una visione unitaria dei piani urbani della mobilità sostenibile e realizzabili progressivamente nel tempo.

3) Nonostante il rilevante ruolo affidato dalla legge Delrio alle città metropolitane di *motore per lo sviluppo economico e sociale del paese* non si riscontra nell'Allegato Infrastrutture e nel relativo sistema di valutazione, monitoraggio e feedback, un adeguato riconoscimento di tale ruolo. Per tali ragioni **si ritiene che sia l'analisi di contesto, sia la valutazione di coerenza esterna svolte nel rapporto ambientale dell'Allegato Infrastrutture possano essere integrati ponendo in maggiore evidenza il ruolo che le Città metropolitane possono svolgere per contribuire alla realizzazione delle infrastrutture strategiche**. In particolare pare opportuno evidenziare la necessità di stabilire sinergie, anche soltanto in termini di sostegno allo sviluppo delle iniziative relative alla progettazione e realizzazione delle opere, tra la pianificazione strategica della Città metropolitana e i grandi progetti infrastrutturali, pur tenendo conto che le relative attività di programmazione, finanziamento, progettazione e realizzazione sono in capo ad altri Enti e soggetti attuatori di livello regionale o nazionale.

In tal senso si evidenziano i seguenti progetti prioritari per il territorio metropolitano genovese, anche se non tutti compresi nell'elenco del PIS: sviluppo dell'aeroporto di Genova in chiave metropolitana, terzo valico ferroviario, riassetto del waterfront portuale di levante ("progetto Blueprint"), riorganizzazione del nodo autostradale genovese (gronda autostradale di ponente e collegamento A12 / val Fontanabuona). In particolare occorre sottolineare il tema del rilancio dell'aeroporto di Genova che, se potenziato e ulteriormente integrato con la rete ferroviaria e autostradale, può costituire – in prospettiva – una infrastrutturale essenziale per lo sviluppo dell'area metropolitana nel contesto nazionale ed europeo.

4) Analogamente **si propone di integrare il "sistema di monitoraggio" illustrato nel rapporto ambientale (cap. 9) affidando alla Città metropolitana un ruolo nelle attività di feedback in qualità di responsabile dell'attuazione e gestione dei singoli interventi direttamente o indirettamente riconducibili alle Aree Funzionali di Intervento** che sono state definite



nell'ambito della VAS, integrando quindi l'elenco dei soggetti già indicati (ANAS, Regioni, RFI, Autorità Portuali, ecc.).

Ci si riferisce in particolare a quelle Aree funzionali che includono i temi che possono essere sviluppati nell'ambito del Piano strategico della città metropolitana, in rapporto con il PON Metro 2014-2020 quali, ad esempio, l'Area funzionale 4.B.2 SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS) STRADALI. L'Azione 2.2.1.3 del PON Metro "Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti" sostiene infatti la realizzazione di Intelligent Transport Systems di scala urbana e metropolitana, volti ad esempio a controllare gli accessi e la sosta in aree urbane sensibili, fluidificare i flussi di traffico veicolare privato e collettivo, velocizzare i tempi di percorrenza e facilitare l'utilizzo di servizi di mobilità a minore impatto.

5) Si rileva, infine, che il tema delle **interferenze delle infrastrutture, sia esistenti che di previsione, in rapporto alla presenza di impianti a rischio di incidente rilevante** risulta affrontato all'interno del Rapporto ambientale in termini piuttosto generici, con un mero rinvio ad approfondimenti nell'ambito delle successive fasi attuative.

Nel territorio metropolitano genovese sono numerosi i casi in cui occorre effettuare una verifica delle interferenze tra la presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante e la presenza di infrastrutture primarie: stradali, autostradali, ferroviarie e portuali, come peraltro già evidenziato con la *Variante al PTC provinciale concernente i criteri per il controllo dell'urbanizzazione nelle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante*, approvata con D.C.P. n.39/2008, in adeguamento alla disciplina del D.M. 9 maggio 2001.

**Si suggerisce di integrare tale tema all'interno del Rapporto ambientale, quantomeno con i riferimenti ai recenti aggiornamenti introdotti con il Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose".**

E' gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

Il Dirigente

*Dott.ssa Cecilia Brescianini*

*(firmata digitalmente)*

procedurale tenga in considerazione tutte le metodologie di indagine preventiva, valutazione e di salvaguardia dei beni archeologici.

**Punti 3.B.1 e 3.B.2** (*misure per il miglioramento del servizio di trasporto e dell'accessibilità e potenziamento infrastrutturale dei porti*). Non possono essere considerate trascurabili o positive le interferenze prodotte dagli interventi strutturali proposti, bensì accettabili se la loro progettazione tiene conto degli obiettivi della tutela nel quadro delle pratiche dell'archeologia preventiva summenzionate.

**Punti 3.C.2** (*ricerca, sviluppo ed innovazione tecnologica nella portualità*). In questo caso non solo vanno considerate in maniera positiva le possibili interferenze, ma devono essere sviluppate e potenziate tutte le implicazioni e sinergie tra ricerca, sviluppo tecnologico e salvaguardia del patrimonio archeologico nel quadro citato di una valorizzazione culturale del sistema portuale.

Relativamente all'elenco degli indicatori di impatto e il tipo di conseguenza previsto, nel caso dei beni culturali l'indicatore di impatto è ancora la presenza del vincolo, ma fra le conseguenze (presumibilmente intese da evitare) si parla di "Variazione della superficie tutelata ai sensi del D.lgs. 42/04 artt. 136 e 157, in seguito alla realizzazione dell'intervento". La conseguenza reale, però, sarebbe la non autorizzazione alla realizzazione dell'intervento.

Inoltre si segnala che tra le opere di opere di mitigazione compensazione vengono presi in esame solo i casi di beni paesaggistici. Sarebbe auspicabile comprendere i beni archeologici e, nel caso di opere che passino molto vicino a un qualche sito vincolato e valorizzato, chiedere opere di compensazione nei termini un apparato permanente per l'offerta al pubblico, come audio guide, cartellonistica, recinzioni etc..

Richiamando infine il paragrafo contenuto nel *Rapporto preliminare* dedicato al citato obiettivo OAS 5, non si considerano sufficienti, ai fini di una corretta valutazione dell'incidenza delle opere infrastrutturali sul patrimonio archeologico, le banche dati citate (P.T.P.R., SITAP, "vincoli in rete"); a tal fine si richiama la necessità di integrare le conoscenze disponibili con studi mirati sia allo specifico contesto territoriale, come richiesto ad esempio da questa Soprintendenza in occasione della redazione del nuovo Piano regolatore portuale di Genova, sia più in dettaglio, nelle successive fasi di progettazione puntuale, al singolo intervento.

I responsabili dell'istruttoria

Neva Chiarenza

Simon Luca Trigona

Silvana Gavagnin - Responsabile Servizio Tutela

010 2718224

[silvana.gavagnin@beniculturali.it](mailto:silvana.gavagnin@beniculturali.it)

IL SOPRINTENDENTE

Vincenzo Tinè

7