

NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA

Adeguamento del sistema

A7 – A10 – A12

PROGETTO DEFINITIVO Progetto Infrastrutturale

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

IL RESPONSABILE PROGETTAZIONE
SPECIALISTICA

Ing. Ferruccio Bucalo
Ord. Ingg. Genova N. 4940

RESPONSABILE UFFICIO MAM

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Orlando Mazza
Ord. Ingg. Pavia N. 1496

RESPONSABILE AREA DI PROGETTO GENOVA

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Maurizio Torresi
Ord. Ingg. Milano N. 16492

RESPONSABILE FUNZIONE STP

WBS	RIFERIMENTO ELABORATO				DATA: FEBBRAIO 2011	REVISIONE								
	DIRETTORIO		FILE			n.	data							
	codice commessa	N.Prog.	unita'	n. progressivo		01	APRILE 2011							
	1	1	07	1204	MAM	I	Q	P	R	M	R	–		

 ingegneria europea	COORDINATORE OPERATIVO DI PROGETTO Ing. Ilaria Lavander	ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI:	Dott. Francesco Cipolli
		IL RESPONSABILE ATTIVITA' SPECIALISTICA	Ing. Sara Frisiani
CONSULENZA A CURA DI :		COORDINAMENTO SCIENTIFICO	Ing. Mauro Di Prete

VISTO DEL COORDINATORE GENERALE SPEA
DIREZIONE OPERATIVA
PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE LAVORI ASPI
Ing. Alberto Selleri

VISTO DEL COMMITTENTE
autostrade // per l'italia
Ing. Giorgio Fabriani

VISTO DEL CONCEDENTE


Indice	
1 LOGICHE DI LAVORO	1
1.1 I FATTORI DI SPECIFICITÀ DEL PROGETTO E LE SCELTE PROGETTUALI STRUTTURANTI	1
1.1.1 I FATTORI DI SPECIFICITÀ	1
1.1.2 GLI OBIETTIVI E LE SCELTE PROGETTUALI STRUTTURANTI	1
1.1.3 LA PROCEDURA CHE SI SEGUE	2
1.2 LO SIA DELL'OPERA IN PROGETTO: IMPIANTO METODOLOGICO ED ARCHITETTURA GENERALE	2
1.2.1 L'IMPIANTO METODOLOGICO GENERALE	2
1.2.2 L'ARCHITETTURA GENERALE	4
1.2.3 LA STRUTTURA ESPOSITIVA	8
1.3 IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO NELLO SIA DEL PROGETTO INFRASTRUTTURALE: IMPIANTO METODOLOGICO, TEMI E CONTENUTI	9
1.3.1 LE FINALITÀ	9
1.3.2 L'IMPIANTO METODOLOGICO	9
1.3.3 I TEMI DI QUADRO	13
1.3.4 I CONTENUTI	14
2 DEFINIZIONE DEL CONTESTO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO	16
2.1 LA PIANIFICAZIONE NEGOZIATA	16
2.2 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA	18
2.2.1 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	18
2.2.2 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA: PRASSI E CONTESTO DI RIFERIMENTO	23
3 PIANIFICAZIONE NEGOZIATA	26
3.1 IL QUADRO DEGLI ATTI	26
3.2 INTESA ISTITUZIONALE QUADRO STATO-REGIONE LIGURIA	26
3.2.1 ANALISI DELL'ATTO PER TEMI DI CONCERTAZIONE AFFRONTATI (TC)	26
3.2.2 CONTRIBUTO E RUOLO DELL'ATTO	27
3.3 INTESA QUADRO RELATIVA ALLA COMPONENTE STRADALE DEL NODO STRADALE ED AUTOSTRADALE DI GENOVA	28
3.3.1 ANALISI DELL'ATTO PER TEMI DI CONCERTAZIONE AFFRONTATI (TC)	28
3.3.2 CONTRIBUTO E RUOLO DELL'ATTO	29
3.4 PROTOCOLLO D'INTESA PER LA REALIZZAZIONE DEL NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA	29
3.4.1 ANALISI DELL'ATTO PER TEMI DI CONCERTAZIONE AFFRONTATI (TC)	29
3.4.2 CONTRIBUTO E RUOLO DELL'ATTO	32
3.5 PROTOCOLLO DI INTESA SULLO STATO DI AVANZAMENTO DELLA GRONDA AUTOSTRADALE DI PONENTE	33
3.5.1 ANALISI DELL'ATTO PER TEMI DI CONCERTAZIONE AFFRONTATI (TC)	33
3.5.2 CONTRIBUTO E RUOLO DELL'ATTO	34
3.6 PROTOCOLLO D'INTESA PER LA NUOVA VIABILITÀ DI ADDUZIONE AI CASELLI AUTOSTRADALI	35
3.6.1 ANALISI DELL'ATTO PER TEMI DI CONCERTAZIONE AFFRONTATI (TC)	35
3.6.2 CONTRIBUTO E RUOLO DELL'ATTO	35
3.7 PROTOCOLLO D'INTESA PER LO SVILUPPO DEL PORTO E DELLA CITTÀ PORTUALE	36
3.7.1 ANALISI DELL'ATTO PER TEMI DI CONCERTAZIONE AFFRONTATI (TC)	36
3.7.2 CONTRIBUTO E RUOLO DELL'ATTO	38
3.8 PROTOCOLLO DI INTESA PER LA REALIZZAZIONE DEL NODO STRADALE ED AUTOSTRADALE DI GENOVA	38
3.8.1 ANALISI DELL'ATTO PER TEMI DI CONCERTAZIONE AFFRONTATI (TC)	38
3.8.2 CONTRIBUTO E RUOLO DELL'ATTO	40
4 PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	41
4.1 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELL'AREA CENTRALE LIGURE (PTC-ACL)	41
4.2 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA COSTA (PTCC)	42
4.3 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI GENOVA E LA VARIANTE DEL VERDE (PTC)	43
4.3.1 STRUTTURA E STRUMENTAZIONE DI PIANO	43
4.3.2 ANALISI DEI CONTENUTI	46
4.4 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE	51
4.4.1 LA PIANIFICAZIONE VIGENTE: VARIANTE 2009 AL PIANO URBANISTICO COMUNALE DI GENOVA	51
4.4.2 LA PIANIFICAZIONE IN ITINERE: DALL'“AFFRESCO DI PIANO” ALLA VISIONE DEL PROGETTO DEL PUC 2010	56
5 PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA	60
5.1 PIANIFICAZIONE A PREVALENTE CONTENUTO OPERATIVO: SETTORE TRASPORTI	60
5.1.1 INDIRIZZI COMUNITARI	60
5.1.2 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL)	61
5.1.3 IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (PIS)	62
5.2 PIANIFICAZIONE A PREVALENTE CONTENUTO VINCOLISTICO	62
5.2.1 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO E LA VARIANTE DI SALVAGUARDIA DELLA FASCIA COSTIERA (PTCP)	62
5.2.2 IL PIANO DI RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA	70
6 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA AMBIENTALE	72
6.1 LO STATO DEI VINCOLI	72
6.1.1 LE FONTI CONOSCITIVE	72
6.1.2 I BENI PAESAGGISTICI	72
6.1.3 I BENI CULTURALI	73
6.2 LE AREE DI INTERESSE AMBIENTALE	74
6.2.1 LE FONTI CONOSCITIVE	74
6.2.2 LE AREE NATURALI PROTETTE	74
6.2.3 LE AREE DELLA RETE NATURA 2000	74
7 RAPPORTI DI COERENZA	76
7.1 COERENZE DIRETTE	76
7.2 COERENZE INDIRETTE	78
7.2.1 LE FAMIGLIE DI OBIETTIVI	78
7.2.2 SVILUPPO DEI COLLEGAMENTI	78
7.2.3 SOSTEGNO ALLO SVILUPPO ECONOMICO	79
7.2.4 MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI VITA DELLE POPOLAZIONI	80
7.3 RAPPORTI DI CONFORMITÀ	80
7.3.1 I RAPPORTI CON IL REGIME D'USO E TRASFORMAZIONE DEFINITO DALLA PIANIFICAZIONE LOCALE	80
7.3.2 I RAPPORTI CON IL REGIME D'USO E TRASFORMAZIONE DEFINITO DALLA DISCIPLINA DI TUTELA	80

Elenco elaborati grafici

<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>	<i>Codice</i>
Pianificazione locale: zonizzazione di Piano Urbanistico Comunale - Variante 2009	1:5.000	MAM-I-QPRM-001_002
Pianificazione ambientale: Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico - assetto insediativo - Variante di salvaguardia della fascia costiera	1:25.000	MAM-I-QPRM-003
Pianificazione ambientale: Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico - assetto geomorfologico	1:25.000	MAM-I-QPRM-004
Pianificazione ambientale: Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico - assetto vegetazionale	1:25.000	MAM-I-QPRM-005
Carta dei vincoli: beni paesaggistici e culturali	1:5.000	MAM-I-QPRM-006_007
Carta delle aree della Rete Natura 2000	1:25.000	MAM-I-QPRM-008

1 LOGICHE DI LAVORO

1.1 I FATTORI DI SPECIFICITÀ DEL PROGETTO E LE SCELTE PROGETTUALI STRUTTURANTI

1.1.1 I fattori di specificità

L'esistenza di fattori di peculiarità e le modalità attraverso le quali i progettisti hanno inteso affrontarle costituiscono la chiave mediante la quale interpretare l'opera in progetto e, al contempo, la ragione precipua che ha condotto all'elaborazione dell'impianto metodologico dello Studio di Impatto Ambientale, descritta nel successivo paragrafo.

In estrema sintesi, i fattori di peculiarità, con i quali il Progetto definitivo del Nodo stradale ed autostradale di Genova si è voluto e dovuto confrontare, possono essere descritti nei seguenti termini (cfr. Tabella 1-1).

Tabella 1-1 I fattori di specificità

Contesto	Fattori di specificità
Contesto decisionale	<ul style="list-style-type: none"> • Complessità dell'iter progettuale/decisionale che, nel corso dell'ultimo decennio, ha condotto all'individuazione di diverse ipotesi di tracciato e che nel Dibattito Pubblico ha avuto uno strumento di condivisione allargata alle parti sociali ed agli attori non istituzionali e non tecnici
Contesto progettuale	<ul style="list-style-type: none"> • Rilevante entità dei volumi di scavo delle gallerie, quale esito del largo ricorso alla tipologia infrastrutturale della galleria
Contesto territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • Natura potenzialmente amiantifera delle rocce e dei terreni posti in destra Polcevera, aspetto quest'ultimo che a sua volta si riflette sulla scelta non solo delle tecniche di scavo delle gallerie, quanto anche delle modalità di movimentazione e di stoccaggio delle terre di scavo • Natura urbanizzata della gran parte dell'ambito territoriale interessato dalla realizzazione dell'opera in progetto

1.1.2 Gli obiettivi e le scelte progettuali strutturanti

Le scelte operate al fine di dare soluzione ai fattori di peculiarità ora descritti e che, come tali, hanno strutturato il progetto definitivo oggetto del presente studio, hanno trovato loro definizione nell'assunzione dei seguenti obiettivi progettuali:

- Recepire le istanze provenienti dal processo concertativo istituzionale (atti della pianificazione negoziata) e da quello allargato alle diverse parti ed attori del contesto economico e sociale (Dibattito Pubblico), adottando la soluzione progettuale di tracciato elaborata in dette sedi come base per lo sviluppo del progetto definitivo;
- Salvaguardare la salute dei lavoratori durante la attività di scavo delle gallerie lungo i tratti in ammassi potenzialmente amiantiferi;
- Salvaguardare la salute della popolazione, limitando al massimo la potenziale dispersione in aria delle terre amiantifere durante l'attività di loro movimentazione;
- Salvaguardare la salute della popolazione, limitando al massimo il ricorso al trasporto su gomma come modalità di movimentazione delle terre di scavo;

- Salvaguardare la salute della popolazione, evitando la potenziale dispersione in aria delle terre amiantifere durante l'attività di stoccaggio e ricercando modalità di stoccaggio definitivo in grado di eliminare il pericolo di successivi fenomeni di percolazione;
- Recepire le indicazioni provenienti dal processo concertativo istituzionale in merito alle modalità di stoccaggio delle terre provenienti dallo scavo delle gallerie in destra Polcevera;
- Limitare il consumo di suolo, privilegiando il riutilizzo delle terre di scavo laddove compatibile con le caratteristiche e la qualità del materiale scavato.

Sempre procedendo per estrema sintesi, le scelte strutturanti il progetto definitivo sono state le seguenti (cfr. Tabella 1-2).

Tabella 1-2 Scelte strutturanti il progetto definitivo

Ambito di progettazione	Scelte
Infrastrutture autostradali	<ul style="list-style-type: none"> • Implementazione del progetto preliminare redatto a valle del Dibattito Pubblico
Cantierizzazione delle infrastrutture autostradali	<ul style="list-style-type: none"> • Scavo e costruzione delle gallerie in destra Polcevera attraverso tecnica in meccanizzato (TBM); • Classificazione delle terre di scavo potenzialmente amiantifere secondo quattro livelli (codici bianco, verde, giallo, rosso), definiti in funzione del livello di concentrazione delle fibre amiantifere (valore soglia pari a 1 g/kg così come indicato nell'Allegato 5, Titolo V, Parte IV, Tabella 1, Colonna B del D.Lgs 152/2006) e delle caratteristiche geotecniche; • Centralizzazione delle attività di caratterizzazione e gestione delle terre provenienti dallo scavo delle gallerie in destra Polcevera, all'interno di un'unica area operativa individuata nel cantiere industriale CI14; • Movimentazione delle terre potenzialmente amiantifere attraverso condotto ermetico costituito, per il tratto compreso tra il fronte di scavo e l'imbocco delle gallerie Monterosso, da nastri trasportatori, e per quello intercorrente tra il cantiere industriale CI14 e l'opera a mare, dallo slurrydotto; • Stoccaggio definitivo delle terre di scavo con concentrazione di fibre amiantifere entro la soglia 1g/kg (codice bianco e verde) nell'opera a mare realizzata all'interno del Canale di Calma in fregio all'attuale sedime aeroportuale; • Stoccaggio definitivo delle terre di scavo con concentrazione di fibre amiantifere al sopra della soglia 1g/kg (codice giallo) all'interno dell'arco rovescio delle gallerie corrispondenti al medesimo tratto dal quale provengono dette terre (stoccaggio in situ); • Stoccaggio definitivo delle terre di scavo con concentrazione di fibre amiantifere al di sopra della soglia 1g/kg e scadenti caratteristiche geotecniche (codice rosso) in discarica specifica.

Come emerge da questa sintetica descrizione delle scelte strutturanti il progetto definitivo, questo si connota chiaramente non solo per la rilevanza rivestita dall'ambito della caratterizzazione delle infrastrutture autostradali, quanto anche e soprattutto per la previsione di altre opere, sia a carattere temporaneo e/o definitivo, che sono funzionali alla realizzazione di dette infrastrutture.

La centralità della progettazione della cantierizzazione e ancor più la presenza di opere ancillari a tale attività nel loro insieme costituiscono un ulteriore fattore di specificità ed un chiaro elemento di distinzione del presente progetto, che lo differenziano dalla "tradizionale" produzione progettuale.

Il riconoscimento di tali elementi distintivi è stato quindi alla base dell'impianto metodologico dello Studio di Impatto Ambientale, così come descritto nel paragrafo 1.2.

1.1.3 La procedura che si segue

Il progetto appartiene alla categoria "autostrade e strade riservate alle circolazioni automobilistiche" di cui al punto 10 dell'Allegato II alla parte II D.Lgs 152/06 e s.m.i. ed è pertanto soggetto a procedura di VIA nazionale ai sensi dell'art. 6, comma 6 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

Inoltre, ai sensi del comma 2 dell'art. 23, in considerazione di quanto disposto dall'art. 3 del D.P.R. 383/94, in sede di presentazione dell'istanza di VIA, ASPI richiederà che l'approvazione del progetto in sede di Conferenza di Servizi sostituisca ad ogni effetto tutti gli atti di intesa, le licenze, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, gli assensi comunque denominati previsti dalle leggi statali e regionali e necessari all'avvio dei lavori. Richiederà pertanto che, con riferimento ad ogni parte del progetto, comprese le ricollocazioni dei servizi interferenti, la Conferenza si pronunci in merito a quanto disposto dalla normativa in materia di lavori pubblici ed in merito alle autorizzazioni e concessioni relative ai cantieri.

Considerata la complessità del progetto, è stato inoltre necessario dialogare con altri Enti presenti sul territorio e, in diverso modo, interferiti o direttamente interessati alla realizzazione del progetto:

- Autorità Portuale, in quanto il progetto dell'opera a mare nel Canale di Calma (sito individuato per il conferimento della maggior parte delle terre e rocce da scavo) rappresenta un adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale;
- ENAC, in quanto, una volta terminata l'opera a mare, la nuova area sarà acquisita da ENAC per ampliare la strip aeroportuale.

Sulla base dell'intesa stipulata tra Autorità Portuale, ENAC, ASPI ed ANAS, ASPI è stato riconosciuto come proponente dell'intero progetto (nodo autostradale ed opere connesse).

Per il progetto di adeguamento tecnico funzionale ASPI ha provveduto a fornire all'Autorità Portuale la documentazione di supporto per conseguire i pareri tecnici necessari per l'approvazione del progetto stesso, come previsto dal voto n. 93 del 2009 del Consiglio Superiore Lavori Pubblici.

Si precisa che il presente Studio di Impatto Ambientale è finalizzato anche all'ottenimento del parere ambientale sull'adeguamento tecnico funzionale.

Per quanto concerne l'aeroporto, si precisa che l'eliminazione della non conformità nella certificazione ENAC, conseguente alla realizzazione e messa in uso della nuova strip, non comporterà alcuna modifica della potenzialità e/o capacità dell'aeroporto che resta governato dalle sue regole approvative (DEC/VIA n.6916 del 23 gennaio 2002) e dai suoi processi gestionali.

1.2 LO SIA DELL'OPERA IN PROGETTO: IMPIANTO METODOLOGICO ED ARCHITETTURA GENERALE

1.2.1 L'impianto metodologico generale

Come esposto nella Relazione generale sinottica, l'architettura complessiva dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) del progetto definitivo di adeguamento del sistema A7 – A10 – A12 del Nodo stradale ed autostradale di Genova si compone, tra gli altri, dei due volumi "tematici" rappresentati dallo SIA del Progetto definitivo infrastrutturale (Volume 1) e dallo SIA del Progetto definitivo della cantierizzazione (Volume 2).

Infatti, i fattori di peculiarità della fase di cantierizzazione, dettati in primo luogo dalla presenza di terre amiantifere e dall'entità dei volumi di scavo, unitamente alla necessità di prevedere apposite nuove opere a servizio di detta fase, attribuiscono ad essa una rilevanza ben superiore rispetto a quella generalmente rivestita negli altri progetti infrastrutturali e, conseguentemente, hanno indotto a concepire l'opera in progetto come costituita da due sotto-progetti:

- il progetto delle infrastrutture autostradali;
- il progetto della cantierizzazione.

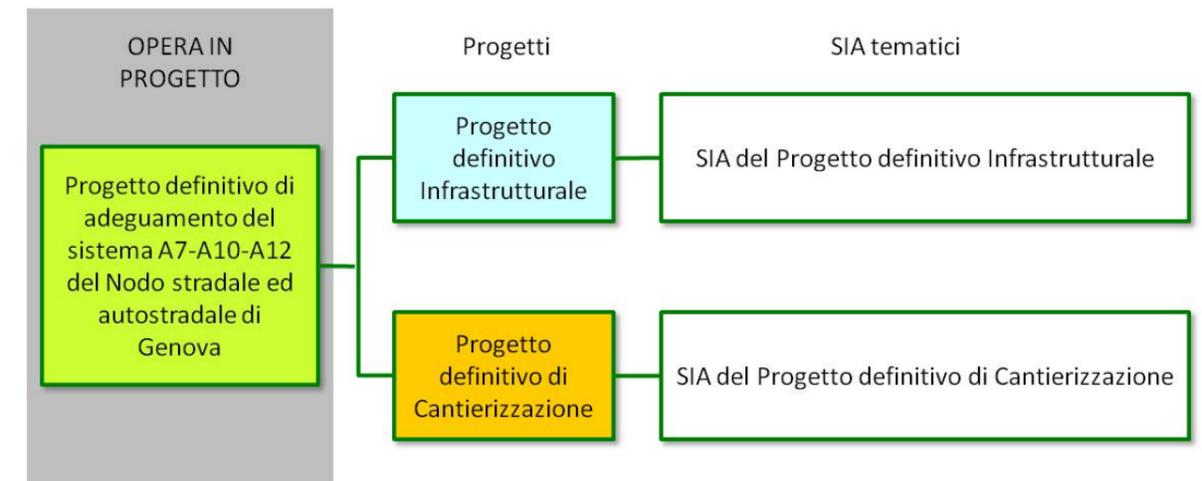


Figura 1-1 Rapporto Opera in progetto – Architettura dei SIA

Muovendo da tale impostazione, a sua volta anche lo studio di impatto ambientale è stato concepito in distinto due volumi, uno per ciascuno dei due progetti (cfr. Figura 1-1).

I fattori di peculiarità sopra citati hanno spinto ad adottare una particolare struttura espositiva: ciascun quadro di riferimento dei due SIA tematici riporta un primo capitolo, intitolato "Logiche di lavoro", a sua volta articolato in tre paragrafi:

- il primo paragrafo (cfr. par. 1.1), a valenza generale ed eguale nei due volumi tematici, di inquadramento delle peculiarità del progetto e delle conseguenti scelte strutturali effettuate;
- il secondo paragrafo (cfr. par. 1.2), anch'esso a valenza generale ed eguale nei due volumi tematici, attiene allo SIA del progetto definitivo ed è volto ad illustrarne l'impianto metodologico e l'architettura generale, con riferimento all'identificazione dell'“Opera di riferimento” di ognuno degli SIA tematici e del complesso dei “Temi di riferimento” che discendono dalla scomposizione di dette opere;
- il terzo paragrafo (cfr. par. 1.3), espressamente dedicato al quadro di riferimento indagato, attiene invece alla definizione degli specifici “Temi di riferimento” che riguardano ciascuno dei tre canonici Quadri di Riferimento (Programmatico, Progettuale ed Ambientale) di cui si compone ogni SIA tematico, in ragione delle finalità ad esso attribuite dal DPCM 27.12.1988.

La questione che, a fronte del predetto insieme di fattori di specificità che nel loro insieme connotano il progetto, si è prospettata come nodo metodologico da affrontare in via prioritaria è stata quella di definire una chiara metodologia attraverso la quale arrivare all'individuazione dell'oggetto al quale si riferiscono i due volumi tematici dello SIA e, al loro interno, i rispettivi tre quadri di riferimento previsti dal DPCM 27.12.1988.

La metodologia a tal fine elaborata si fonda sui due seguenti assunti:

1. La multidimensionalità dell'opera.
Un'opera infrastrutturale, e più in generale un'opera di ingegneria, possiede diverse dimensioni le quali sono espressione di uno specifico profilo di lettura volto a coglierne differenti aspetti. Tali dimensioni, o profili di lettura, sono costituite da:
 - dimensione realizzativa;
 - dimensione fisica (manufatto);
 - dimensione dell'esercizio.

In questa ottica è possibile riconoscere l'opera come composta da tre distinte opere:

 - L'opera in realizzazione, nella quale il profilo di lettura è volto a considerare gli aspetti legati alle attività necessarie alla sua realizzazione ed alle esigenze che ne conseguono, in termini di fabbisogni di materie prime da approvvigionare e di materiali di risulta da smaltire, nonché di opere ed aree di servizio alla cantierizzazione;
 - L'opera come manufatto infrastrutturale, ossia come elemento costruttivo colto nelle sue caratteristiche dimensionali, tecniche e funzionali;
 - L'opera in esercizio, nel quale il profilo di lettura è centrato sulla funzione alla quale questa è preposta e sul suo funzionamento.
2. La centralità delle finalità assegnate a ciascuno dei tre quadri di riferimento dello SIA nell'orientare i profili di lettura.
Le finalità assegnate dal DPCM 27.12.1988 a ciascuno dei quadri di riferimento hanno un ruolo centrale nel selezionare le dimensioni attraverso le quali leggere un'opera in progetto, facendone cogliere aspetti o elementi differenti, al punto tale

da poter affermare che ognuno di detti quadri di riferimento affronta una sua specifica opera.

Risulta difatti immediato comprendere tale aspetto considerando come, ad esempio, il leggere un'opera infrastrutturale rispetto alla dimensione dell'esercizio acquisti una diversa accezione a seconda che tale operazione sia condotta nell'ambito del quadro di riferimento programmatico o di quello ambientale. Se nel primo caso la finalità di leggere i rapporti Opera – Pianificazione, propria del Quadro di riferimento programmatico, porta a considerare la dimensione dell'esercizio in termini di funzione svolta dall'opera in progetto ed a riferirla agli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, nel secondo, l'obiettivo di definire i rapporti Opera – Ambiente, assegnato al Quadro di riferimento ambientale, conduce a cogliere della dimensione in esame gli aspetti legati al funzionamento dell'opera.

Analoghe considerazioni valgono anche per la dimensione realizzativa allorché questa sia affrontata nell'ambito del quadro programmatico o di quello ambientale: nel primo l'opera in progetto è colta solo rispetto alle aree a servizio della cantierizzazione, non leggendone altri aspetti, quali le modalità di realizzazione o i fabbisogni costruttivi, che nel secondo hanno invece un ruolo fondamentale.

Muovendo da tali assunti, la metodologia di lavoro, assunta al fine di arrivare alla definizione dell'oggetto dei due SIA tematici e dei relativi quadri di riferimento, ha previsto il susseguirsi, all'interno di un processo iterativo, delle due seguenti attività:

- scomposizione dell'opera in progetto, a partire dall'articolazione dell'opera intesa nella sua globalità in funzione delle tre dimensioni di lettura ed al fine di identificare elementi progettuali di volta in volta maggiormente definiti e delimitati, rispettivamente sotto il profilo progettuale e tematico;
- selezione degli elementi progettuali sulla base della loro rilevanza rispetto alle finalità proprie del quadro di riferimento indagato.

La conclusione di tale processo è stata individuata allorché l'attività di scomposizione dell'opera ha condotto ad identificare quegli elementi progettuali il cui livello di discretizzazione è stato ritenuto tale da rispondere ad entrambi i seguenti requisiti:

- consentire la valutazione della rilevanza rispetto alle finalità perseguite dal quadro di riferimento indagato;
- soddisfare tutte le esigenze conoscitive connesse alle finalità del quadro di riferimento indagato, senza che il proseguimento dell'attività di scomposizione dell'opera possa condurre all'individuazione di ulteriori elementi progettuali capaci di accrescere la completezza del quadro informativo e, conseguentemente, la sua rispondenza rispetto alle predette finalità.

L'applicazione di tale metodologia ha condotto all'individuazione di un complesso di elementi progettuali che, proprio in ragione dell'essere determinato sulla base della rilevanza rispetto alle finalità assegnate al quadro di riferimento preso in esame, è risultato diversamente composto in ciascuno dei tre quadri, anche qualora riguardante la medesima dimensione di lettura.

Prendiamo ad esempio gli esiti cui ha condotto la lettura delle Infrastrutture autostradali rispetto alla dimensione realizzativa e segnatamente alle aree a servizio della cantierizzazione, nel caso del Quadro di riferimento programmatico ed in quello

ambientale. Nel primo caso, il processo di scomposizione dell'opera in progetto ha condotto all'individuazione degli elementi progettuali nelle "aree a servizio della cantierizzazione" nel loro complesso, senza cioè distinguerle in "aree di cantiere industriale" ed in "aree di cantiere di imbocco", dal momento che tale ulteriore scomposizione non è stata ritenuta rilevante al fine di comprendere i rapporti di conformità con il regime di trasformazione ed uso dei suoli, aspetto questo rispondente alle finalità del Quadro di riferimento programmatico. Diversamente, nel secondo caso, la scomposizione in elementi progettuali è stata condotta non solo con riferimento alle due tipologie di aree di cantiere, ma anche distinguendo quelle di Bolzaneto (CI 13 e CI 14) rispetto alle restanti aree di cantiere industriale, in quanto si è considerato che le attività di approntamento del cantiere e le lavorazioni condotte in dette due aree configurassero un rapporto Opera – Ambiente del tutto differente da quello delle restanti aree di cantiere industriale e che quindi dette specificità, essendo il quadro ambientale rivolto alla definizione e valutazione di tale rapporto, fossero rilevanti rispetto alla finalità del citato quadro.

Gli elementi progettuali dotati di tali requisiti sono stati pertanto identificati con la locuzione "temi di riferimento", in quanto espressione dell'oggetto progettuale al quale si riferisce ciascuno dei due SIA tematici ed ognuno dei relativi quadri di riferimento.

A fronte di ciò, per ogni SIA tematico e, al loro interno, per ciascuno dei tre quadri di riferimento, si è avvertita la necessità di anteporre un capitolo introduttivo volto all'illustrazione dei temi cui esso è riferito.

1.2.2 L'architettura generale

Il presente paragrafo riveste valenza generale, affrontando la definizione delle "Opere di riferimento" e dei "Temi di riferimento" relativi ai due SIA tematici, senza pertanto entrare nel merito di quelli che sono propri di ciascun quadro di riferimento, argomento quest'ultimo trattato nel successivo paragrafo 1.3.

1.2.2.1 Le Opere di riferimento

Come premesso, i due SIA tematici riguardano ciascuno uno specifico progetto: il Progetto Infrastrutturale, ossia quello delle Infrastrutture autostradali, ed il Progetto di Cantierizzazione, il quale, in ragione dei fattori di peculiarità propri della fase di cantierizzazione dell'opera in oggetto, si differenzia da un progetto canonico.

Il Progetto di Cantierizzazione difatti comprende:

- l'insieme degli aspetti che di prassi attengono la costruzione di un'opera infrastrutturale;
- le "Opere connesse di cantierizzazione", locuzione con la quale nel presente SIA si è inteso identificare l'insieme delle opere finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture autostradali, la necessità delle quali origina dalle complessità esecutive e dalle scelte progettuali strutturanti operate ai fini di limitare gli effetti negativi prodotti dalla fase realizzativa.

Stante tale impostazione metodologica, l'architettura generale dello SIA nel suo complesso risulta costituita da due SIA tematici, ciascuno dei quali dedicato ad un'opera in progetto ed ognuno dei quali composto dai tre quadri di riferimento previsti dal DPCM 27.12.1988 (cfr. Figura 1-2).

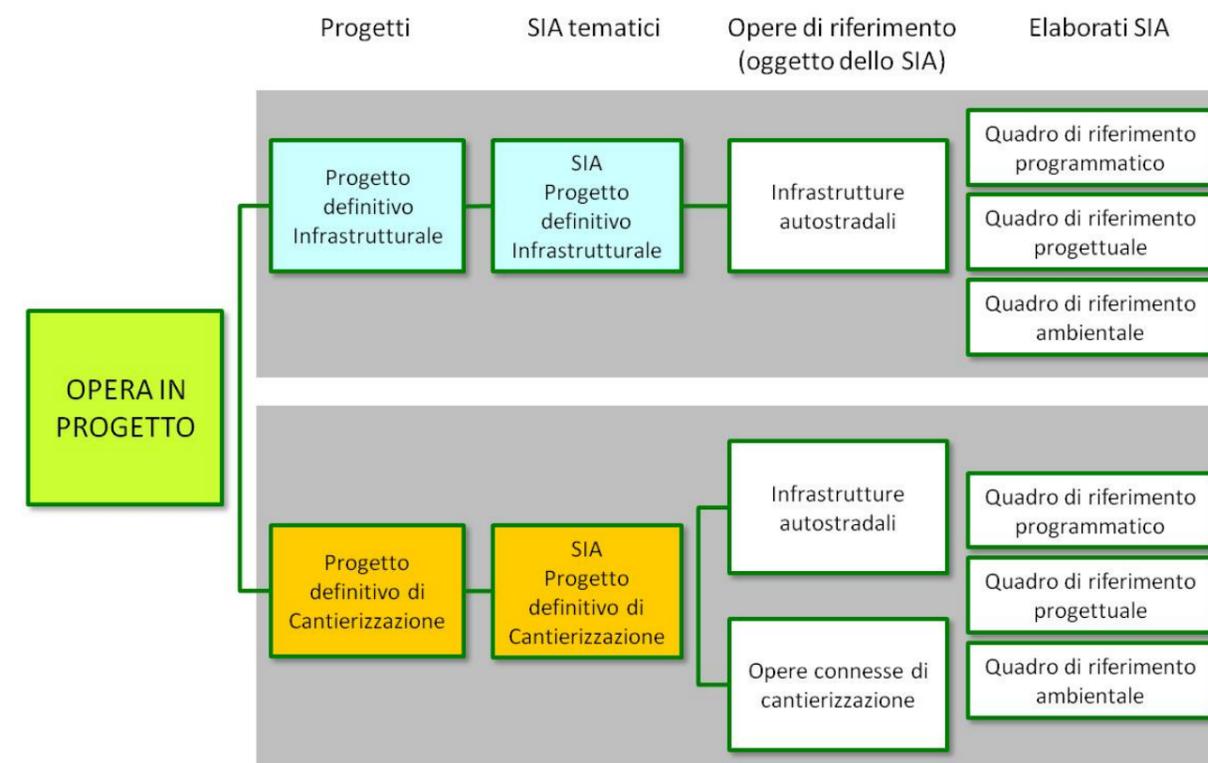


Figura 1-2 Architettura generale dello SIA: opere oggetto dei due volumi tematici

1.2.2.2 I Temi di riferimento

Assunta quindi l'articolazione dell'opera in progetto in due distinti progetti, la particolare composizione del Progetto di Cantierizzazione, nonché la scelta di dedicare a ciascuno dei due progetti uno specifico volume dello Studio di impatto ambientale, l'identificazione dei Temi di riferimento di ciascuno dei due SIA tematici sono stati l'esito di un processo di scomposizione delle relative Opere di riferimento, condotto per tre successivi livelli attraverso la metodologia prima descritta.

Tale attività, comune ad entrambi i SIA tematici e, al loro interno, a ciascuno dei tre quadri di riferimento, costituisce un'operazione propedeutica all'identificazione dei Temi di riferimento propri di ognuno di detti quadri, della quale si darà invece conto nel seguente paragrafo 1.3.

Livello 1 di scomposizione (cfr. Figura 1-3)

Il primo livello di scomposizione ha riguardato la articolazione dell'Opera di riferimento di ciascuno dei due SIA tematici sulla base delle tre citate dimensioni di lettura ed ha condotto all'identificazione di quelli che nel presente documento sono stati denominati "Macrotemi", proprio in quanto costitutivi la radice dalla quale originano i successivi Temi. Per quanto riguarda lo SIA del Progetto Infrastrutturale, l'Opera di riferimento, individuata nelle infrastrutture autostradali, è stata articolata nei due seguenti Macrotemi:

- Infrastrutture autostradali come manufatto fisico
- Infrastrutture autostradali come esercizio.

Relativamente allo SIA del Progetto di Cantierizzazione, i Macrotemi sono stati identificati in:

- Infrastrutture autostradali come realizzazione, con riferimento cioè alla lettura dell'opera in relazione a quel complesso di attività, aree e fabbisogni connessi alla sua costruzione;
- Opere connesse di cantierizzazione, così come precedentemente definite, colte in relazione alle dimensioni fisica, realizzativa e dell'esercizio.

l'opera, aspetto che, riferito ad un'infrastruttura viaria, si sostanzia nei volumi di traffico movimentati, nel caso in esame, agli scenari temporali 2020 e 2030.

Tabella 1-3 SIA del Progetto Infrastrutturale: Elementi progettuali del livello 2

Opere	Macrotemi	Elementi progettuali – Temi di livello 2
Infrastrutture autostradali	Opera come manufatto	<ul style="list-style-type: none"> • Modello di rete • Macro-elementi infrastrutturali
	Opera come esercizio	<ul style="list-style-type: none"> • Funzione trasportistica • Funzionamento in termini di volumi di traffico movimentati

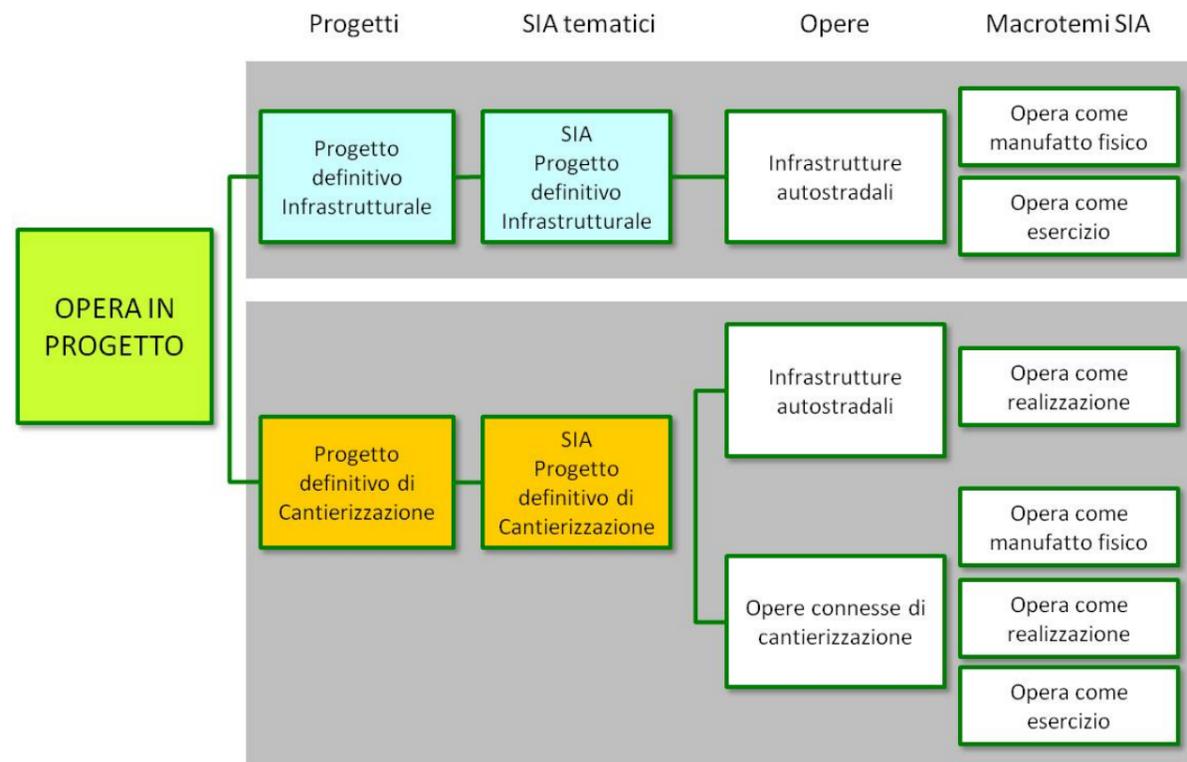


Figura 1-3 Architettura generale dello SIA: Macrotemi di riferimento (Livello 1)

Livello 2 di scomposizione (cfr. Tabella 1-3 e Tabella 1-4)

Per quanto concerne lo SIA del Progetto Infrastrutturale e segnatamente il primo macrotema (Infrastrutture autostradali come manufatto fisico), la sua scomposizione ha dato origine a due distinti elementi progettuali, individuati, da un lato, nel “Modello di rete” attraverso il quale l’opera in progetto intende riconfigurare il Nodo stradale ed autostradale di Genova e risolverne le annose problematiche, e, dall’altro, nei “Macro-elementi infrastrutturali” costitutivi il progetto.

Per quanto attiene il Macrotema “Opera come esercizio”, gli elementi progettuali derivanti dalla sua scomposizione sono stati individuati nella “Funzione” e nel “Funzionamento” dell’opera. Il primo termine riguarda l’attività alla quale detta opera è preposta e pertanto, in questo caso, la funzione trasportistica, mentre il secondo attiene al modo in cui funziona

Relativamente allo SIA del Progetto di Cantierizzazione, il Macrotema Infrastrutture autostradali come realizzazione è stato scomposto in tre gruppi di elementi progettuali:

- Attività di costruzione delle Infrastrutture autostradali;
- Aree a servizio della cantierizzazione, definite come quel complesso di aree che di prassi sono necessarie alla costruzione di un’opera infrastrutturale;
- Quantità di materiali conseguenti alla costruzione delle Infrastrutture autostradali.

Per quanto invece concerne l’altra opera di riferimento dello SIA tematico in argomento, ossia le Opere connesse di cantierizzazione, la scomposizione della dimensione fisica ha dato luogo a due elementi progettuali, distinti in funzione del loro carattere temporaneo o definitivo.

Analogamente a quanto precedentemente illustrato per le Infrastrutture autostradali, anche nel caso della dimensione realizzativa delle Opere connesse, sono stati identificati tre gruppi di elementi progettuali:

- Attività costruttive delle Opere connesse di cantierizzazione;
- Aree a servizio della cantierizzazione;
- Quantità di materiali conseguenti alla costruzione delle Opere connesse di cantierizzazione.

Infine, per quanto attiene la dimensione dell’esercizio, gli elementi progettuali sono stati identificati sempre nella “Funzione” e nel “Funzionamento”, attribuendo a detti termini significato analogo a quello già definito nel caso delle Infrastrutture autostradali, ma differente specificazione; in questo caso, la funzione è stata individuata nel loro essere strumentali alle attività di scavo delle gallerie autostradali, mentre il funzionamento è stato riferito ai modi in cui per l’appunto funzionano le Opere connesse nello svolgimento delle attività cui queste sono preposte.

Tabella 1-4 SIA del Progetto di Cantierizzazione: Elementi progettuali del livello 2

Opere	Macrotemi	Elementi progettuali – Temi di livello 2
Infrastrutture autostradali	Opera come realizzazioni	<ul style="list-style-type: none"> • Attività di costruzione • Aree a servizio della cantierizzazione • Quantità di materiali
Opere connesse di cantierizzazione	Opera come manufatto	<ul style="list-style-type: none"> • Opere a carattere temporaneo • Opere a carattere definitivo
	Opera come realizzazioni	<ul style="list-style-type: none"> • Attività di costruzione • Aree a servizio della cantierizzazione • Quantità di materiali
	Opera come esercizio	<ul style="list-style-type: none"> • Funzione in termini di strumentalità allo scavo delle gallerie autostradali • Funzionamento in termini di svolgimento delle attività strumentali allo scavo delle gallerie autostradali

Livello 3 di scomposizione (cfr. Tabella 1-5 e Tabella 1-6)

Procedendo nel processo di scomposizione, per quanto attiene lo SIA del Progetto Infrastrutturale e segnatamente l'opera come manufatto, tale attività ha condotto all'articolazione del modello di rete in due elementi progettuali, rappresentati dallo "Schema infrastrutturale" e dallo "Schema funzionale". Sempre con riferimento alla dimensione fisica, dall'articolazione dell'elemento progettuale "Macro-elementi infrastrutturali" sono stati desunti quali ulteriori sottoinsiemi quelli delle "Infrastrutture autostradali ex novo", delle "Infrastrutture autostradali esistenti oggetto di riqualifica", nonché delle "Infrastrutture autostradali oggetto di dismissione".

Nel caso dell'opera come esercizio, il nuovo livello di scomposizione non ha invece dato esito, non essendo possibile articolare ulteriormente gli elementi progettuali definiti al secondo livello.

Tabella 1-5 SIA Progetto Infrastrutturale: Elementi progettuali del livello 3

Opere	Macrotemi	Elementi progettuali
Infrastrutture autostradali	Opera come manufatto	<ul style="list-style-type: none"> • Modello di rete • Macro-elementi infrastrutturali
		<ul style="list-style-type: none"> • Schema infrastrutturale • Schema funzionale • Infrastrutture autostradali ex novo • Infrastrutture autostradali esistenti oggetto di riqualifica • Infrastrutture autostradali oggetto di dismissione
	Opera come esercizio	<ul style="list-style-type: none"> • Funzione trasportistica • Funzionamento in termini di volumi di traffico movimentati

Relativamente allo SIA del Progetto di Cantierizzazione, l'ulteriore scomposizione della dimensione realizzativa delle Infrastrutture autostradali ha condotto alla differenziazione delle diverse attività costruttive, all'articolazione delle varie tipologie di aree a servizio della cantierizzazione, nonché dei quantitativi di materiale messi in gioco nella realizzazione di

dette infrastrutture. A tale riguardo, si specifica che con il termine "Approvvigionamento delle materie prime" si è inteso identificare sia le attività di reperimento che quelle di movimentazione di dette materie.

In merito alla dimensione fisica delle Opere connesse di cantierizzazione, gli ulteriori elementi progettuali sono stati identificati nello "Slurrydotto" e nella "Pista di montaggio frese", per quanto attiene le opere a carattere temporaneo, e nell'"Opera a mare", relativamente a quelle definitive.

Secondo approccio analogo a quello seguito per le Infrastrutture autostradali, l'operazione di scomposizione dell'opera come realizzazione ha portato ad identificare le singole attività attraverso le quali sarà realizzata l'opera a mare, nonché a distinguere le tipologie di aree a servizio della sua cantierizzazione ed i quantitativi di materiale messo in gioco nella realizzazione. Nel caso specifico dell'opera a mare, assunto che tale scomposizione è stata condotta intendendolo come opera marittima e pertanto prescindendo dalle finalità e dall'utilizzo specifico ai quali esso è preposto, si sono considerate come attività costruttive il confinamento del Canale di Calma mediante cassoni cellulari e la chiusura dell'opera mediante lo strato di copertura; il riempimento progressivo delle vasche di colmata mediante il materiale proveniente dallo scavo delle gallerie è stato invece considerato facente parte della dimensione "opera come esercizio", rubricandolo all'interno dell'elemento progettuale "Funzionamento".

Per quanto attiene gli altri elementi progettuali relativi a detta dimensione, l'attenzione è stata rivolta allo "Slurrydotto" ed all'"Opera a mare", articolandoli rispetto a "Funzione" e "Funzionamento", intesi nella accezione precedentemente definita.

Tabella 1-6 SIA Progetto di Cantierizzazione: Elementi progettuali del livello 3

Opere	Macrotemi	Elementi progettuali	
Infrastrutture autostradali	Opera come realizzazione	Attività di costruzione	<ul style="list-style-type: none"> Costruzione dei viadotti Scavo e costruzione delle gallerie Movimentazione delle terre di scavo delle gallerie Gestione delle terre di scavo delle gallerie Approvvigionamento delle materie prime
		Aree a servizio della cantierizzazione	<ul style="list-style-type: none"> Aree cantieri industriali Aree cantieri di imbocco Aree campi base Itinerari di cantierizzazione Piste di cantiere
		Quantità di materiali	<ul style="list-style-type: none"> Quantità da approvvigionare con reperimento all'interno / all'esterno dell'opera in progetto Quantità da smaltire con gestione all'interno / all'esterno dell'opera in progetto
Opere connesse di cantierizzazione	Opera come manufatto	Opere a carattere temporaneo	<ul style="list-style-type: none"> Slurrydotto Pista di montaggio frese
		Opere a carattere definitivo	<ul style="list-style-type: none"> Opera a mare
	Opera come realizzazione	Attività di costruzione	<ul style="list-style-type: none"> Confinamento del Canale di Calma con cassoni (realizzazione e posa cassoni) Chiusura dell'opera a mare Approvvigionamento delle materie prime
		Aree a servizio della cantierizzazione	<ul style="list-style-type: none"> Aree cantieri industriali Itinerari di cantierizzazione
		Quantità di materiali	<ul style="list-style-type: none"> Quantità da approvvigionare con reperimento all'interno / all'esterno dell'opera in progetto
	Opera come esercizio	Funzione in termini di strumentalità allo scavo delle gallerie autostradali	Funzionamento in termini di
Funzionamento in termini di			<ul style="list-style-type: none"> Movimentazione dello slurry lungo lo slurrydotto

Opere	Macrotemi	Elementi progettuali	
		svolgimento delle attività strumentali allo scavo delle gallerie autostradali	<ul style="list-style-type: none"> Riempimento progressivo dell'opera a mare

A chiarimento di quanto detto in merito alle aree a servizio della cantierizzazione, si riporta la definizione delle diverse tipologie di aree assunta nel presente studio (cfr. Tabella 1-7).

Tabella 1-7 Aree a servizio della cantierizzazione

Tipologia di aree	Definizione
Aree cantieri industriali	Aree di dimensioni importanti (almeno 4-5.000 mq) destinate ad ospitare gli impianti maggiori (betonaggio, frantumazione, ..) a servizio di più imbocchi o siti di lavoro.
Aree cantieri di imbocco	Aree esattamente antistanti l'imbocco delle gallerie che – per la loro dimensione limitata - vengono destinate ad ospitare esclusivamente gli impianti più direttamente necessari alla gestione dei lavori in sotterraneo (impianto di ventilazione, impianto acqua industriale, impianto aria compressa, impianto di depurazione delle acque, ..) oltre ad un limitato deposito di materiali da costruzione (cantine, bulloni, ..).
Campi base	Aree destinate ai baraccamenti per l'alloggio dei lavoratori, agli uffici ed alle altre funzioni di servizio
Itinerari di cantierizzazione	Viabilità di servizio per il collegamento delle aree operative (aree cantieri industriali, cantieri di imbocco), previste lungo la viabilità esistente e le piste di cantiere.
Piste di cantiere	Viabilità di servizio realizzata ex novo

Stante l'impianto metodologico descritto, a valle dell'identificazione dei Temi di riferimento relativi a ciascuno dei due SIA tematici, nell'ambito di ognuno dei tre Quadri di riferimento disposti dal DPCM 27.12.1988 occorre arrivare all'individuazione dei corrispettivi temi di riferimento che, per distinguerli da quelli già precedentemente indicati, sono stati denominati con la locuzione "Temi di Quadro" (cfr. Figura 1-4 e Figura 1-5).

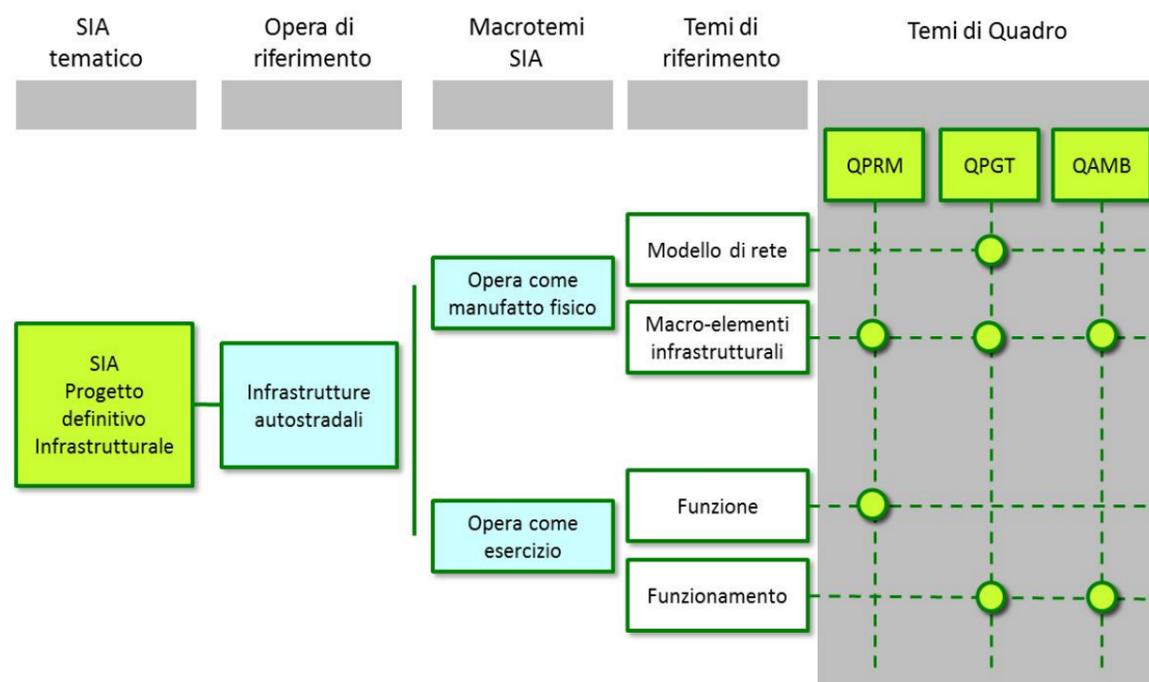


Figura 1-4 SIA Progetto Infrastrutturale: individuazione dei Temi di Quadro

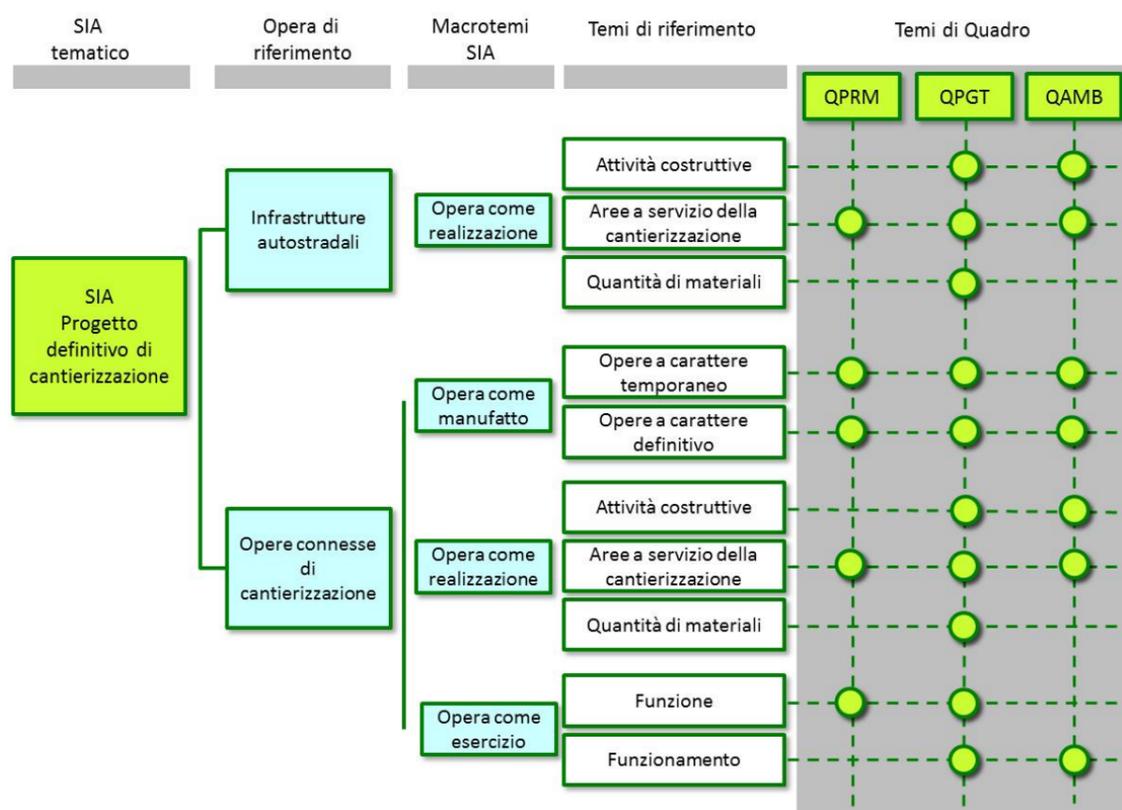


Figura 1-5 SIA Progetto di Cantierizzazione: individuazione dei Temi di Quadro

La metodologia sulla scorta della quale identificare detti temi si fonda sui medesimi criteri descritti in precedenza, essendo difatti basata sulla centralità delle finalità assegnate ad ognuno dei tre quadri di riferimento dal DPCM 27.12.1988 e sulla rilevanza che i singoli elementi progettuali, derivanti dalla progressiva scomposizione dell'Opera di riferimento di ciascun SIA tematico, rivestono rispetto a tali finalità.

Con riferimento a detta articolazione, comune ad entrambi i SIA tematici, nel paragrafo seguente sono stati definiti i temi oggetto del Quadro di riferimento Ambientale dello SIA del Progetto definitivo Infrastrutturale (cfr. par. 1.3).

1.2.3 La struttura espositiva

Prima di procedere all'individuazione dei temi di riferimento occorre dare conto delle scelte che l'impianto metodologico e l'architettura dello SIA ora descritte hanno comportato nel definirne la struttura espositiva.

In buona sostanza, la scelta di articolare lo Studio di impatto ambientale del progetto definitivo di adeguamento del Nodo di Genova in due SIA tematici, ciascuno dei quali dedicato ad una Opera di riferimento, ha comportato la necessità di dover risolvere il problema della conseguente duplicazione di tutte le informazioni di carattere generale che di norma sono contenute in uno studio, nonché dei relativi elaborati grafici. In particolare, ci si riferisce a quei contenuti riguardanti l'illustrazione delle specifiche metodologie di lavoro, la descrizione degli strumenti di pianificazione o la ricostruzione del quadro conoscitivo di area vasta, la cui ripetizione tal quale in ognuno dei due SIA tematici sarebbe stata all'origine di un inutile aggravio della documentazione e di una conseguente perdita di efficacia comunicativa dello studio.

Parimenti, la mancata documentazione di tali aspetti in uno dei due SIA ne avrebbe inficiato la lettura, non essendo ad esempio possibile comprendere il contesto ambientale rispetto al quale erano riferiti gli impatti potenziali stimati.

Al fine di evitare, da un lato, il rischio di duplicazione delle informazioni e, dall'altro, quello di carenza informativa, si è assunta la scelta di riportare tali aspetti comuni in uno solo dei due SIA e di procedere nell'altro SIA alla loro sintesi.

Appare evidente come tale soluzione a sua volta ingeneri il problema di scegliere lo SIA all'interno del quale inserire la trattazione completa degli argomenti comuni e di quello in cui inserirne la sintesi. Posto che una scelta univoca avrebbe portato nocumento alle specificità di uno dei due SIA, che di fatto sarebbe stato aprioristicamente individuato come sintesi di quello principale, la decisione assunta è stata quella di procedere volta per volta, operando la scelta sulla base del criterio della rilevanza dell'aspetto affrontato rispetto ai temi oggetto dei due SIA tematici.

Esemplificando, nel caso del Quadro Programmatico, le metodologie di lavoro assunte alla base della sua redazione sono state inserite in forma integrale all'interno dello SIA del Progetto infrastrutturale.

Sempre in relazione a detto quadro, per quanto attiene i dati informativi di contesto, quali la descrizione dei Piani, si è ritenuto che la sede opportuna ad una loro più approfondita trattazione fosse quella dello SIA del Progetto infrastrutturale, dal momento che, essendo gli interventi di progetto a carattere definitivo, i rapporti di coerenza e di conformità da essi

derivanti hanno una valenza certamente superiore rispetto a quelli che possono scaturire da azioni a carattere temporaneo, quali per l'appunto sono la quasi totalità delle opere di cantierizzazione. A tale riguardo, l'esistenza dell'opera a mare tra le opere di cantierizzazione ha determinato la necessità di operare una deroga alla logica prima descritta, in ordine alla tipologia di strumenti pianificatori e di vincoli presi in considerazione, nonché alle modalità di loro trattazione.

Per quanto attiene invece il Quadro Progettuale, essendo questo chiaramente riferito all'illustrazione dei diversi aspetti dell'opera in progetto (o meglio, nel caso in esame, delle diverse dimensioni delle opere in progetto), pressoché nessuno degli aspetti contenutistici definiti dalle Norme Tecniche di cui al DPCM 27.12.1988 trova ripetizione nei due SIA tematici.

Il Quadro Ambientale è certamente quello in cui è maggiore il rischio di duplicazione ed in cui le specificità di ciascuna componente ambientale hanno determinato la necessità di operare una puntuale scelta dello SIA nel quale affrontare in modo completo la trattazione degli aspetti concernenti la illustrazione dello stato dell'ambiente. Tale circostanza è stata resa ancor più cogente dal fatto che, nella maggior parte dei casi, i siti interessati dall'infrastruttura autostradale come manufatto fisico (viadotti, imbocchi gallerie, corpo stradale) e dalle aree a servizio della cantierizzazione (aree di cantiere, piste di cantiere) riguardano la medesima area di intervento, aspetto che estende l'evenienza della duplicazione delle informazioni dalla illustrazione del contesto di area vasta a quella delle aree di intervento.

In ragione delle problematiche accennate, si è deciso di operare la scelta caso per caso sulla base della rilevanza che l'esplicarsi del fenomeno indagato riveste rispetto ai Macrotemi dei SIA.

Un esempio emblematico della logica seguita è dato dalle modalità di trattazione delle componenti Atmosfera e Suolo e sottosuolo in ciascuno dei due SIA tematici.

Nel caso dell'Atmosfera, sia essa affrontata nello SIA del Progetto infrastrutturale che in quello del Progetto di cantierizzazione, il fenomeno indagato è dato dalla produzione di fumi da traffico veicolare e dalla conseguente modificazione delle condizioni di qualità dell'aria al relativo scenario di progetto, rispettivamente dato dalla fase di realizzazione e dall'anno 2020. Appare evidente come tale fenomeno presenti una rilevanza sostanziale allo scenario di esercizio rispetto a quella propria dello scenario di cantierizzazione. In ragione di ciò, la documentazione dei quadri conoscitivi meteorologico e diffusivo (fondo atmosferico) è stata collocata nello SIA del Progetto infrastrutturale e sintetizzata nell'altro SIA tematico. Nel caso della componente Suolo e sottosuolo l'aspetto centrale è certamente rappresentato dal rischio di isterilimento dei punti d'acqua. Posto che il fenomeno in questione è dovuto sia allo scavo della galleria che alla presenza del manufatto, come noto, la sua più rilevante manifestazione avviene in corrispondenza della fase di realizzazione, per poi stabilizzarsi successivamente. Conseguentemente, a fronte della maggiore rilevanza rivestita da tale fenomeno nella fase costruttiva, la trattazione estesa degli aspetti concernenti la metodologia di lavoro, i dati conoscitivi di area vasta e quelli di contesto locale sono stati inseriti all'interno dello SIA del Progetto di cantierizzazione, limitandosi in quello del Progetto infrastrutturale ad operarne una sintesi.

Stanti le logiche di lavoro seguite, per una più puntuale documentazione della struttura espositiva del quadro in esame si rimanda al successivo paragrafo 1.3.

1.3 IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO NELLO SIA DEL PROGETTO INFRASTRUTTURALE: IMPIANTO METODOLOGICO, TEMI E CONTENUTI

1.3.1 Le finalità

In ragione di quanto disposto dall'articolo 3 del DPCM 27.12.1988, le finalità attribuite al Quadro programmatico sono individuate nel «fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale»¹, precisando nel seguito che gli atti ai quali occorre riferirsi sono «quelli nei quali è inquadrabile il progetto stesso»².

Tali rapporti, come successivamente descritto (cfr. par. 1.3.2), sono a loro volta articolabili in rapporti di coerenza, con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione, ed in rapporti di conformità, con il regime di trasformazione ed uso dei suoli definito dalla pianificazione locale e dalla disciplina di tutela relativa alla vincolistica ed al sistema delle aree di pregio ambientale (aree naturali protette ex legge 394/91 ed aree della Rete Natura 2000).

La documentazione dei rapporti Opera – Pianificazione rispetto a dette due tipologie di relazioni può essere individuata come finalità specifica del Quadro di riferimento programmatico.

1.3.2 L'impianto metodologico

1.3.2.1 La metodologia generale di lavoro

Le finalità prima richiamate hanno prospettato la necessità di operare alcune puntualizzazioni e scelte in merito alla metodologia di lavoro da seguire nella redazione del Quadro programmatico del presente SIA e di quello del Progetto di cantierizzazione.

Tali scelte hanno riguardato:

1. Definizione delle tipologie di pianificazione;
2. Definizione delle tipologie di rapporti Opera-Pianificazione;
3. Ripartizione tra tipologie di rapporti Opera-Pianificazione e tipologie di pianificazione;
4. Definizione delle tipologie di rapporti di coerenza.

Le tipologie di pianificazione, adottate nei Quadri programmatici degli SIA del Progetto infrastrutturale e di quello del Progetto di cantierizzazione ai fini della ricostruzione del contesto pianificatorio di riferimento e della strutturazione dell'intero quadro, sono state definite nei seguenti termini (cfr. Tabella 1-8).

¹ DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 1

² DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 2 lett. a)

Tabella 1-8 Tipologie di pianificazione

<p>Tipologie di pianificazione in ragione delle modalità di formazione</p>	<p>Il complesso delle pianificazioni è distinto in due tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pianificazione ordinaria • pianificazione negoziata. <p>La pianificazione ordinaria fa riferimento all'apparato legislativo che origina dalla Legge Urbanistica Nazionale, la Legge 1150/42, ed include quel repertorio di strumenti pianificatori per i quali esiste una precisa corrispondenza tra tipologie di strumenti ed autorità competenti alla loro redazione.</p> <p>La pianificazione o programmazione negoziata, secondo quanto definito dalla Legge 662/96, costituisce «la regolamentazione concordata tra soggetti pubblici o tra il soggetto pubblico competente e la parte o le parti pubbliche o private per l'attuazione di interventi diversi, riferiti ad un'unica finalità di sviluppo, che richiedono una valutazione complessiva delle attività di competenza». Gli strumenti connessi sono quelli indicati nella citata legge.</p>
<p>Tipologie di pianificazione ordinaria in ragione dell'oggetto di governo</p>	<p>La pianificazione ordinaria è distinta in due tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pianificazione generale, avente ad oggetto il governo del territorio nei tre sistemi in cui questo si articola (ambientale, insediativo-funzionale e relazionale) e costituita dalla pianificazione di area vasta ed urbanistica; • pianificazione separata, avente ad oggetto il governo di alcuni ambiti tematici specifici del territorio (ad esempio aree naturali protette; reti di trasporto). <p>Ovviamente, ciascuna tipologia di strumenti è distinta in più livelli istituzionali.</p>
<p>Tipologie di pianificazione separata in ragione delle finalità di governo</p>	<p>La pianificazione separata è distinta in due tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pianificazione a prevalente contenuto operativo, finalizzata allo sviluppo delle reti e dell'assetto infrastrutturale; • pianificazione a prevalente contenuto vincolistico, finalizzata alla tutela dei beni ambientali e del patrimonio culturale. <p>Tale ultima tipologia pianificatoria, per brevità nel seguito definita a valenza ambientale, è a sua volta distinguibile in due categorie, in relazione al carattere strategico o normativo: alla prima categoria appartengono gli strumenti volti a definire politiche, indirizzi ed azioni di tutela ambientale, mentre alla seconda quelli che configurano una particolare disciplina.</p>

Le tipologie di rapporti Opera-Pianificazione sono state definite in ragione dell'ambito tematico di riferimento (cfr. Tabella 1-9).

Tabella 1-9 Tipologie di rapporti Opera-Pianificazione

Rapporti Opera - Piani	Coerenza	Aventi attinenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori
	Conformità	Aventi attinenza con l'apparato normativo dei Piani e del regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina ambientale

Partendo da tali definizioni, la ripartizione tra rapporti Opera-Pianificazione e tipologie di pianificazione è la seguente (cfr. Tabella 1-10).

Tabella 1-10 Rapporti Opera-Pianificazione e tipologie di pianificazione

<i>Rapporti Opera-Pianificazione</i>	<i>Tipologie di pianificazione</i>
Rapporti di coerenza	<ul style="list-style-type: none"> • Pianificazione ordinaria generale • Pianificazione ordinaria separata a prevalente contenuto operativo (settore trasporti) • Pianificazione ordinaria separata a prevalente contenuto vincolistico con esclusivo riferimento al settore Aria • Pianificazione negoziata
Rapporti di conformità	<ul style="list-style-type: none"> • Pianificazione ordinaria generale di livello locale • Sistema dei vincoli e disciplina di tutela ambientale (vincoli ex DLgs 42/2004; Aree naturali protette ex lege 394/91; Aree della Rete Natura 2000 delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE)

Come risulta dallo schema sopra riportato, nel caso della pianificazione separata ambientale la trattazione è stata riferita esclusivamente a quella del settore Aria, limitandosi, per quanto concerne gli altri strumenti afferenti a detta tipologia, a dare conto del contesto pianificatorio di riferimento.

Il criterio in base al quale è stata operata tale scelta fa riferimento alla sopraccennata distinzione tra carattere strategico e normativo degli strumenti indagati, in ragione della quale si è deciso di affrontare la trattazione dei primi all'interno del Quadro programmatico e di rimandare l'esame dei secondi nei capitoli del Quadro ambientale relativi alle componenti ambientali alle quali tali strumenti sono riferiti. Infatti, si è ritenuto che fosse più coerente con il loro carattere, per l'appunto normativo, svolgerne la trattazione in quelle parti dello studio dedicate all'esame di quei fenomeni alla cui regolamentazione detti strumenti sono preposti. Ci si riferisce ad esempio ai Piani di assetto idrogeologico ed al Piano di classificazione acustica: l'esame del regime normativo da questi previsto è apparso più significativo rispettivamente nei capitoli dedicati all'Ambiente idrico, in cui è svolta l'analisi delle modificazioni delle condizioni di deflusso, ed al Rumore, in cui è svolta l'analisi del clima acustico determinato dall'opera in progetto.

Tornando alle motivazioni per le quali gli strumenti del settore Aria sono stati inclusi tra quelli oggetto del presente quadro, queste risiedono nel fatto che la stessa Regione

Liguria ha attribuito al “Piano di risanamento e tutela della qualità dell’aria e per la riduzione dei gas serra” la valenza di quadro di riferimento per lo sviluppo delle linee strategiche delle differenti politiche settoriali, riferite in particolare a trasporti, energia, assetto del territorio. Per contro, si sottolinea che la zonizzazione di Piano e le relative misure rivestono un ruolo centrale nella definizione dell’impianto metodologico della componente Atmosfera.

Per quanto in ultimo concerne la metodologia assunta ai fini della trattazione dei rapporti di coerenza, la lettura ed analisi degli strumenti di pianificazione è stata finalizzata alla sistematizzazione delle possibili tematiche di coerenza, distinguendo tra due sostanziali categorie (cfr. Tabella 1-11).

Tabella 1-11 Tipologie di rapporti di coerenza

Coerenze dirette	Coerenze derivanti dall’esplicita previsione dell’opera, intesa come intervento e/o soluzione progettuale, negli strumenti pianificatori indagati
Coerenze indirette	Coerenze che si determinano allorquando l’opera in progetto concorre, per l’appunto indirettamente, al perseguimento di diversificati obiettivi pianificatori (ad esempio, il decongestionamento del tratto urbano della A10 e la riqualificazione perseguita dall’Affresco di Renzo Piano)

1.3.2.2 La metodologia di lavoro per la pianificazione ordinaria

Il processo attraverso il quale arrivare all’individuazione dei rapporti Opera-Pianificazione ordinaria è stato articolato nelle seguenti quattro fasi di lavoro:

1. individuazione dello stato della pianificazione, così come derivante dall’esame del quadro legislativo e della sua declinazione nella prassi pianificatoria (fase ricognitiva preliminare);
2. costruzione del “contesto pianificatorio di riferimento”, termine con il quale si è qui inteso definire quel complesso di strumenti ritenuti significativi ai fini dell’individuazione dei rapporti di coerenza Opera-Piani (fase ricognitiva);
3. analisi degli strumenti di pianificazione, a sua volta articolata in due parti delle quali la prima dedicata alla illustrazione della struttura del documento ed alla selezione di quegli aspetti contenutistici che risultano rilevanti ai fini dello studio, e la seconda all’esame di detti aspetti, con riferimento alle finalità ed obiettivi perseguiti, alle scelte di assetto operate ed al regime normativo (fase analitica);
4. individuazione ed illustrazione dei rapporti Opera-Pianificazione secondo le modalità precedentemente esposte (fase valutativa).

La costruzione del contesto pianificatorio di riferimento costituisce un momento centrale nella redazione del Quadro programmatico in quanto dalla sua corretta prospettazione dipende l’individuazione di quegli strumenti pianificatori rispetto ai quali evidenziare i rapporti che l’opera in progetto intrattiene.

L’attività di selezione del complesso dei documenti individuati nella fase ricognitiva preliminare, strumentale alla costruzione del contesto pianificatorio di riferimento, è stata condotta sulla scorta dei seguenti criteri:

1. selezione degli strumenti in ragione della pertinenza dell’ambito tematico regolamentato rispetto all’opera in esame e, conseguentemente, agli obiettivi del presente quadro di riferimento;
2. selezione degli strumenti in ragione della vigenza e della rispondenza delle scelte pianificatorie ivi contenute rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

Il primo criterio trova fondamento nel DPCM 27.12.1988 ai sensi del quale il Quadro di riferimento programmatico deve comprendere «la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore ed ordinari, nei quali è inquadrabile il progetto stesso»³.

Anche il secondo criterio di selezione promana dal dettato del DPCM 27.12.1988 che difatti, con riferimento alla descrizione dei rapporti di coerenza, prescrive che vengano evidenziate «le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni»⁴.

La ratio di tale norma risiede nel fatto che detti rapporti, per essere realmente rappresentativi dei nessi di coerenza intercorrenti tra l’opera in esame e gli obiettivi contenuti nella strumentazione pianificatoria, debbono necessariamente fare riferimento non solo a quanto riportato in detti strumenti, ma anche al complesso dei sistemi valoriali, dei modelli di sviluppo e delle finalità di cui sono attualmente portatori gli Enti territoriali. In altri termini, la norma in questione, individuando come necessaria la contestualizzazione del contenuto programmatico dei Piani rispetto all’attualità, prospetta la questione della loro rispondenza agli orientamenti espressi dagli organi di governo i quali, essendo assemblee elettive, possono essere ritenuti a loro volta rappresentativi delle istanze e delle volontà delle diverse collettività territoriali.

Ciò detto, in luogo di operare detta verifica a valle della descrizione dei rapporti di coerenza, si è ritenuto più efficace compiere a monte la selezione di quegli strumenti che si ritiene siano privi del requisito della rispondenza con gli attuali orientamenti degli organi di governo.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto concerne il requisito della vigenza, ossia della mancata conclusione dell’iter approvativo i cui effetti si riflettono sia sul piano della rappresentatività dello strumento pianificatorio, che rispetto a quello della coerenza dei suoi contenuti. Appare difatti evidente come l’assenza della legittimazione da parte delle assemblee elettive comporti l’impossibilità di ritenere i Piani che ne sono privi effettivamente rappresentativi delle istanze e degli obiettivi condivisi, dei quali sono portatori le collettività territoriali, e capaci di governare i processi di trasformazione del territorio. La mancanza di efficacia, difatti, rende qualsiasi previsione contenuta in detti Piani del tutto priva di effetti concreti e quindi, come tale, irrilevante.

³ DPCM 27.12.1988 art. 3 “Quadro di Riferimento Programmatico” co. 2 lett. a)

⁴ DPCM 27.12.1988 art. 3 “Quadro di Riferimento Programmatico” co. 2 lett. b) punto 1

1.3.2.3 La metodologia di lavoro per la pianificazione negoziata

1.3.2.3.1 I fattori di peculiarità del caso del “Nodo di Genova” come matrice della metodologia di lavoro

Nel caso del “Nodo di Genova” la trattazione del tema della pianificazione negoziata non può essere disgiunta dalla preliminare considerazione di tutto quel complesso insieme di attività che hanno condotto alla stipula del Protocollo d’Intesa dell’8 Febbraio 2010 e che, come documentato nella Relazione Generale Sinottica del presente SIA (cfr. MAM-GEN-002-R), definiscono un percorso che non solo si è articolato per quasi trenta anni, quanto soprattutto ha presentato molteplici fattori di peculiarità.

A prescindere dalla sua estesa durata temporale, il fattore sostanziale che, prima e maggiormente di quelli nel seguito descritti, connota il percorso del “Nodo di Genova” risiede nella sua stessa natura.

L’iter svolto nel corso degli ultimi tre decenni non si è risolto semplicemente in una successione di diverse ipotesi progettuali, tra loro differenti per scelte o per livello di affinamento progettuale, ma è stato accompagnato da una contemporanea attività di valutazione di tali ipotesi da parte dei diversi attori istituzionali, i quali sono attivamente intervenuti all’interno del processo progettuale, ancor prima che le forme e gli strumenti appartenenti alla “pianificazione negoziata” propriamente detta trovassero una loro codificazione legislativa.

Tale circostanza definisce la natura del percorso svolto non come semplice iter progettuale progressivo, quanto invece come “processo progettuale/decisionale”, termine con il quale sarà nel seguito identificato, e, soprattutto, evidenzia come la pianificazione negoziata, come definito dalla Legge 662/96, di fatto costituisca uno strumento attraverso il quale è proseguita quell’attività di progettazione e concertazione con gli attori istituzionali, iniziata ben prima della sua codificazione all’interno del dettato legislativo.

In altri termini, nel caso del “Nodo di Genova” si potrebbe affermare che la pianificazione negoziata e l’insieme degli atti di concertazione conseguenti si siano incardinati su di un processo che, seppur in forme non codificate, pur sempre era rivolto alla concertazione di un’ipotesi di sviluppo infrastrutturale.

Individuato nella natura del processo progettuale/decisionale il primo e più rilevante fattore di specificità del caso del “Nodo di Genova”, il secondo è sicuramente offerto dalla molteplicità dei diversi aspetti che connotano tale processo.

Anticipando quanto più diffusamente descritto nel seguito (cfr. par. 2.1), un primo aspetto rispetto al quale si declina il fattore della molteplicità risiede nell’oggetto dell’iniziativa progettuale, in un primo tempo individuato nella bretella autostradale Voltri – Valpolcevera, per poi concretizzarsi nel Nodo stradale ed autostradale di Genova.

All’interno di detto oggetto, la molteplicità si riflette anche nella definizione dei temi di concertazione affrontati, avendo progressivamente interessato la composizione del nodo, i tracciati degli elementi viari principali che lo costituiscono, i criteri e gli obiettivi di progettazione e le modalità realizzative.

Analogamente dicasi per gli attori intervenuti all’interno del processo, nonché per le soluzioni progettuali elaborate nel corso dei decenni ed, in ultimo, degli atti che hanno preceduto il Protocollo d’Intesa dell’8 Febbraio 2010. Nel caso del “Nodo di Genova”, pur limitandosi ai soli atti rientranti nella “pianificazione negoziata” propriamente detta, non si è difatti in presenza di un unico documento dal quale è possibile evincere motivazioni,

obiettivi e scelte, quanto invece di un numero notevole di accordi⁵ che, proprio in ragione della pluralità dei temi cui essi sono riferiti, si configurano come dei tasselli di un più ampio processo concertativo.

1.3.2.3.2 La metodologia e le fasi di lavoro

La consapevolezza dell’importanza che il processo progettuale/decisionale nel suo complesso ha rivestito nel raggiungimento del suo atto conclusivo, ossia del citato protocollo d’intesa, ha indotto a ritenere che la trattazione della pianificazione negoziata non dovesse essere aprioristicamente limitata a detto atto o solo ai quei documenti che rientrano nelle forme codificate della pianificazione negoziata propriamente detta.

Tale scelta ha tuttavia aperto a molteplici questioni di ordine metodologico, quali in primo luogo quella definizione dell’ambito di lavoro, ossia dell’individuazione del momento o dell’atto a partire dal quale condurre la trattazione del processo progettuale/decisionale sviluppatosi a partire dall’inizio degli Anni Ottanta, data alla quale risale l’avvio dell’attività di progettazione.

Inoltre, una volta determinato detto ambito, un’ulteriore questione prospettata è stata quella della definizione delle modalità attraverso le quali condurre l’analisi dell’insieme degli atti susseguitisi nel corso del tempo, affinché questa fosse in grado di rendere quella molteplicità di aspetti di cui detti atti sono portatori e, soprattutto, di essere strumentale alle finalità perseguite dal Quadro di riferimento in esame.

Tali questioni sono state affrontate attraverso l’articolazione del processo di lavoro nelle due seguenti fasi (cfr. Tabella 1-12).

Tabella 1-12 Impianto metodologico per l’esame della pianificazione negoziata

Fasi	Finalità	Obiettivi	Metodologia
1	Delimitazione dell’ambito di lavoro	<ul style="list-style-type: none"> Periodizzazione del processo progettuale/decisionale 	Selezione dei confini dell’ambito di lavoro mediante il criterio dell’“oggetto dell’iniziativa progettuale”
2	Ricostruzione degli obiettivi e delle scelte condivise	<ul style="list-style-type: none"> Sistematizzazione dei contenuti Individuazione del ruolo e del contributo relativo a ciascun documento 	Lettura dei singoli documenti attraverso una griglia costruita intorno ad un set di “parole chiave”

In merito alla prima fase di lavoro, la definizione delle modalità di delimitazione dell’ambito di lavoro è stata condotta muovendo da due considerazioni:

- la funzionalità rispetto alle finalità cui è preposto il Quadro di riferimento programmatico, le quali, nel caso della pianificazione negoziata, possono essere individuate nell’identificazione dei rapporti di coerenza intercorrenti tra l’iniziativa progettuale e l’attuale sistema di obiettivi e di scelte condiviso dai diversi attori;
- la complessità dell’intero processo progettuale/decisionale e la conseguente impossibilità di riferire la delimitazione dell’ambito di lavoro a singoli documenti.

⁵ Come risulta dall’elenco riportato al par. 3.1 il numero degli accordi intercorsi ammonta ben a sette.

In ragione di tali considerazioni si è scelto di procedere attraverso una periodizzazione dell'intero processo progettuale/decisionale, volta ad organizzarlo in fasi che fossero significative in quanto in grado di rappresentare l'attuale sistema di obiettivi e scelte espresso dai diversi attori.

Il criterio in base al quale operare tale periodizzazione, ossia quello atto a soddisfare il requisito dell'omogeneità e della significatività delle singole fasi in cui articolare il processo, è stato riconosciuto nell'“oggetto dell'iniziativa progettuale”, termine con il quale si è inteso identificare il tema sul quale si sono impennate la progettazione ed il derivante dibattito.

Nello specifico, stante quanto sinteticamente anticipato in merito all'evoluzione dell'oggetto dell'iniziativa progettuale, questo è stato individuato nel Nodo stradale ed autostradale di Genova. In altri termini, si è ritenuto che le fasi dell'intero processo progettuale/decisionale, capaci di rappresentare l'attuale sistema di obiettivi e scelte portate dai diversi attori, fossero quelle in cui l'oggetto dell'iniziativa progettuale fosse individuato nel Nodo stradale ed autostradale.

Il “modello interpretativo” che ne è scaturito ha consentito di operare la delimitazione dell'ambito di lavoro, fissandone il confine temporale “inferiore”, ossia quello entro il quale non operare l'analisi del processo progettuale/decisionale.

Una volta definito l'ambito di studio, la seconda fase di lavoro ha avuto per oggetto la ricostruzione del sistema di obiettivi e di scelte contenuti negli atti facenti parte di detto ambito.

Anche in questa fase, la metodologia di lavoro è scaturita dalle peculiarità del caso in esame. Si è difatti ritenuto che una mera descrizione dei contenuti principali di ciascuno di detti documenti non avrebbe consentito di ricostruire i termini nei quali la pluralità di obiettivi, istanze e scelte espresse dai diversi atti si fosse ricomposta all'interno del processo negoziale e quindi, in ultima istanza, di definire un composito quadro rispetto al quale condurre la verifica dei rapporti di coerenza.

A fronte di tali considerazioni, si è quindi resa necessaria un'attività di sistematizzazione dei contenuti espressi dai singoli documenti e di loro conseguente classificazione in ragione del contributo offerto all'interno del processo negoziale e del ruolo che in esso hanno rivestito.

Tale attività di sistematizzazione è stata condotta sulla base di una griglia formata da quelli che sono stati indicati come “Temi di Concertazione” (TC), ossia quei temi che una prima lettura degli atti costitutivi il processo progettuale/decisionale ha individuato come centrali e/o ricorrenti all'interno di detto processo (cfr. Tabella 1-13).

Tabella 1-13 Temi di Concertazione assunti come griglia di sistematizzazione dei contenuti degli atti della pianificazione negoziata

TC.1	Obiettivi strategici, a livello di politiche che l'iniziativa progettuale deve perseguire
TC.2	Obiettivi di progettazione, intesi come quegli obiettivi che devono guidare la redazione del progetto
TC.3	Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale, con riferimento alla distinzione tra componente autostradale e stradale del Nodo di Genova, sotto il profilo della loro identificazione, della competenza alla realizzazione e del livello di priorità all'interno della fasizzazione degli interventi
TC.4	Soluzioni progettuali di tracciato
TC.5	Soluzioni progettuali di esercizio
TC.6	Soluzioni progettuali di cantierizzazione

Come si evince dalla lettura dei singoli Temi di concertazione, questi attengono, sia alla sfera della progettazione delle Infrastrutture autostradali, sia a quella della loro cantierizzazione, aspetti questi ultimi la cui trattazione, secondo l'impianto metodologico generale assunto alla base dello SIA del Progetto definitivo di adeguamento del sistema A7 – A10 – A12, riguarda lo SIA del Progetto di Cantierizzazione.

Tale circostanza ha ingenerato il problema della scelta dei SIA tematici nei quali svolgere l'esame dei Temi di Concertazione, in relazione al loro essere riferibili alle Infrastrutture autostradali come manufatto e come esercizio, o alle Infrastrutture autostradali come realizzazione o alle Opere connesse di cantierizzazione. Il criterio a fronte del quale è stato affrontato detto aspetto è stato documentato nel successivo paragrafo 1.3.4.

1.3.3 I Temi di Quadro

Riassumendo quanto sin qui detto, lo Studio di impatto ambientale, del quale fa parte il presente Quadro programmatico, ha nelle Infrastrutture autostradali la sua Opera di riferimento e nelle “Infrastrutture autostradali come manufatto fisico” e nelle “Infrastrutture autostradali come esercizio” i relativi Macrotemi di riferimento.

Ciò premesso e ricordato che le finalità del Quadro programmatico risiedono nell'individuazione dei rapporti Opera-Pianificazione, letti nella duplice accezione di rapporti di coerenza e conformità, l'attività di scomposizione dei due citati Macrotemi ha condotto ad identificare come Temi di Quadro le “Infrastrutture autostradali ex novo” ed il “Funzionamento delle infrastrutture di trasporto” nelle loro articolazioni riportate nella tabella seguente (cfr. Tabella 1-14).

Tabella 1-14 Temi di Quadro e modalità di analisi

Opere	Macrotemi	Temi		Rapporti	
				Coerenza	Conformità
Infrastrutture autostradali	Opera come manufatto	Macro elementi infrastrutturali	Infrastrutture autostradali ex novo		•
	Opera come esercizio	Funzione trasportistica		•	

Gli altri macro elementi costitutivi l'opera come manufatto⁶ non sono stati considerati rilevanti rispetto alle finalità del quadro in esame, in quanto, insistendo gli interventi di progetto sulle infrastrutture esistenti, non determinano una modificazione del regime d'uso e trasformazione dei suoli, né hanno implicazione sulla disciplina di tutela.

1.3.4 I contenuti

Come detto, l'impianto metodologico assunto, con l'articolazione in due SIA tematici ciascuno dei quali dedicato ad una propria Opera di riferimento, è all'origine della possibilità di duplicazione di tutte quelle informazioni che necessariamente debbono corredare i due Studi di impatto ambientale. Al fine di evitare il prodursi di tale duplicazione si è scelto di operare una trattazione diversificata di tali informazioni a carattere comune, distinguendo tra una modalità estesa ed una sintetica.

Assunta l'impossibilità di operare una scelta aprioristica dello SIA tematico nel quale adottare una delle due modalità, nel caso specifico del Quadro programmatico, il criterio a fronte del quale condurre detta scelta è stato individuato nella rilevanza rivestita dal rapporto Opera-Pianificazione alla cui comprensione il dato informativo di possibile duplicazione è strumentale.

Esemplificando tale criterio rispetto ai rapporti di conformità Opera - Regime d'uso del suolo previsto dalla pianificazione locale, appare evidente come detto rapporto rivesta maggiore rilevanza nel caso delle infrastrutture autostradali, in quanto la modifica a tale regime da esse operata è di carattere definitivo, a fronte di quello temporaneo derivante dalle aree di cantierizzazione.

Ne consegue che, in applicazione del criterio di lavoro assunto, tutte le informazioni concernenti il Piano urbanistico (quali ad esempio la struttura o l'impianto normativo) strumentali alla comprensione di detto rapporto e secondo norma da riportare in entrambi gli SIA tematici, saranno documentate in forma estesa solo nello SIA del Progetto Infrastrutturale e sintetizzate in quello del Progetto di Cantierizzazione.

Entrando nel merito del caso in esame, gli aspetti rispetto ai quali si configura la possibilità di duplicazione sono i seguenti:

1. metodologia generale di lavoro nella redazione del Quadro programmatico;
2. metodologia specifica di lavoro per l'analisi della pianificazione negoziata e di quella ordinaria;
3. ricostruzione del contesto pianificatorio di riferimento (pianificazione ordinaria e negoziata)
4. analisi degli atti di pianificazione negoziata riguardanti entrambe le Opere di riferimento;
5. analisi degli strumenti di pianificazione ordinaria concernenti entrambe le Opere di riferimento;
6. rapporti di conformità con il sistema dei vincoli e delle tutele, ed in particolare con quei beni, quali Palazzo Pareto (a Bolzaneto) ed i terreni della Villa Brignole Sale Duchessa di Galliera (a Voltri), che sono al contempo interessati dalle Infrastrutture autostradali come manufatto e come loro realizzazione.

In merito ai primi quattro punti, è stata assunta la scelta di condurre la trattazione in forma estesa nello SIA del progetto Infrastrutturale a fronte delle due seguenti considerazioni. In

⁶ "Infrastrutture autostradali esistenti oggetto di riqualifica" ed "infrastrutture autostradali esistenti oggetto di dismissione".

primo luogo, in ragione dell'importanza centrale rivestita dai rapporti di coerenza relativi alle Infrastrutture autostradali rispetto a quelli riguardanti le Opere connesse di cantierizzazione; analogamente, in quanto il tema dei rapporti di conformità riveste per le infrastrutture autostradali una rilevanza certamente superiore a quella relativa alle aree a servizio della cantierizzazione⁷, essendo in tale ultimo caso detto rapporto solo di durata temporanea.

Conseguentemente, nello SIA del progetto di Cantierizzazione è stata inserita una sintesi della metodologia di lavoro generale e di quelle specifiche, del contesto pianificatorio di riferimento per entrambe le tipologie di pianificazione e degli elementi conoscitivi relativi all'analisi degli strumenti di pianificazione (Piano Territoriale di Coordinamento per gli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure; Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Genova – Variante del Verde; Piano Urbanistico Comunale Variante 2009; Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico e relativa Variante).

Ovviamente, gli unici casi in cui si è derogato rispetto a detta impostazione sono quelli relativi agli strumenti pianificatori nei quali è inquadrabile il progetto dell'opera a mare.

L'inclusione dell'opera a mare tra gli oggetti del presente progetto ha difatti comportato la necessità di prendere in esame documenti di pianificazione i quali certo non sono inseribili nel novero di quelli nei quali è inquadrabile un progetto viario, quali per l'appunto sono il Piano di sviluppo aeroportuale ed il Piano regolatore portuale. A fronte di tale circostanza, l'analisi di detti Piani è stata condotta unicamente nello SIA del progetto di Cantierizzazione, ritenendo del tutto privo di significato replicarla, ancorché in forma sintetica, all'interno di quello del progetto Infrastrutturale.

Occorre svolgere diverse considerazioni relativamente ai temi dell'analisi dei documenti di pianificazione negoziata e del patrimonio culturale.

Come premesso, il processo progettuale/decisionale attraverso il quale si è sviluppata l'iniziativa progettuale oggetto del presente studio e che, a seguito della Legge 662/96, si è concretizzato nelle diverse forme di accordi da detta legge previsti, ha dato luogo ad un complesso di atti i quali attengono ad una pluralità di temi.

La griglia di "Temi di Concertazione", attraverso la quale si è operata la lettura e sistematizzazione degli atti di negoziazione esaminati, nel dare conto di detta pluralità evidenzia come la fase di costruzione abbia costituito oggetto di concertazione.

In considerazione di ciò ed in ragione della preminenza che i temi di concertazione riguardanti le Infrastrutture autostradali hanno rivestito all'interno del processo progettuale/decisionale, si è assunta la scelta di dare conto di detto processo in forma estesa all'interno dello SIA del progetto Infrastrutturale e di limitarne la trattazione ai soli aspetti riguardanti il modello organizzativo delle terre di scavo in quello del progetto di Cantierizzazione, mediante una trattazione sintetica.

Tale soluzione, almeno così si ritiene, consente, nello SIA del progetto Infrastrutturale, di fornire tutti gli elementi conoscitivi atti a comprendere a pieno i rapporti di coerenza intercorrenti tra il progetto nel suo complesso⁸ e la pianificazione negoziata, e, in quello del progetto di Cantierizzazione, di comprendere i termini nei quali la progettazione del

⁷ Si ricorda che con tale termini si sono intese le aree di cantiere, le piste di cantiere e gli itinerari di cantierizzazione

⁸ Ci si riferisce in questo caso al progetto di adeguamento del sistema A7-A10-A12, comprendente cioè tutti gli aspetti che vanno dall'iniziativa progettuale, al tracciato delle infrastrutture autostradali, sino alla loro cantierizzazione.

tema delle terre (movimentazione e gestione) abbia o meno conseguito gli obiettivi assunti negli atti di negoziazione.

Relativamente al sistema dei vincoli e delle tutele, ritenendo in ogni caso necessaria una piena documentazione del tema dei rapporti intercorrenti tra questi e le opere in progetto, ne è stata operata una ricostruzione in forma estesa in entrambi gli SIA tematici.

Tale regola generale ha avuto due eccezioni rappresentate dal sistema dei vincoli interessato dall'opera a mare, oggetto di specifica trattazione all'interno dello SIA del progetto di Cantierizzazione, e da due particolari beni vincolati, Palazzo Pareto (a Bolzaneto) ed i terreni della Villa Brignole Sale Duchessa di Galliera (a Voltri).

Come anticipato, tali beni sono interessati dalle Infrastrutture autostradali nella duplice accezione di opere come manufatto ed opere come realizzazione, in quanto rispettivamente coinvolti dai manufatti infrastrutturali e dalle attività di loro realizzazione.

Considerato che, dal punto di vista della sequenza temporale delle azioni, dette interferenze si attuano e risolvono nella fase di costruzione, si è scelto di darne estesa trattazione all'interno dello SIA del progetto di Cantierizzazione, riportandone invece una sintesi nel restante SIA tematico.

Stante quanto premesso, il prospetto riassuntivo degli aspetti contenutistici affrontati nel presente quadro dello SIA del progetto Infrastrutturale in relazione alle modalità di trattazione risulta il seguente (cfr. Tabella 1-15).

Tabella 1-15 Quadro degli aspetti contenutistici oggetto di modalità di trattazione diversificata

<i>Aspetti contenutistici</i>	<i>Modalità di trattazione*</i>
Metodologia generale di lavoro	A
Metodologia specifica di lavoro per l'analisi della pianificazione negoziata	A
Metodologia specifica di lavoro per l'analisi della pianificazione ordinaria	A
Ricostruzione del contesto pianificatorio di riferimento – pianificazione negoziata	A
Ricostruzione del contesto pianificatorio di riferimento – pianificazione ordinaria	A
Analisi degli strumenti di pianificazione negoziata	A
Analisi degli strumenti di pianificazione ordinaria	C
Analisi dello stato dei vincoli e disciplina di tutela	D
Analisi dello stato dei vincoli – Palazzo Pareto e terreni Villa Brignole Sale	B
*A: Trattazione estesa nel presente SIA e sintetica in quello del Progetto di Cantierizzazione B: Trattazione sintetica nel presente SIA ed estesa in quello del Progetto di Cantierizzazione C: Trattazione estesa nel presente SIA e sintetica in quello del Progetto di Cantierizzazione, a meno di aspetti specifici attinenti la fase di costruzione e come tali affrontati unicamente in quest'ultimo SIA D: Trattazione estesa in entrambi gli SIA	

2 DEFINIZIONE DEL CONTESTO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

2.1 LA PIANIFICAZIONE NEGOZIATA

Il complesso dei documenti, delle attività e delle scelte effettuate nel corso dei quasi trenta anni che hanno segnato il processo progettuale e decisionale sulla Gronda di Genova può essere sintetizzato nelle due seguenti fasi:

- Fase 1, compresa tra l'inizio degli Anni Ottanta ed il 2001;
- Fase 2, dal 2001 al 2010.

Entrando nel merito della *Fase 1*, il progressivo evolversi del “tema progettuale prevalente” ha condotto al riconoscimento al suo interno di tre sottofasi, così definite:

- Sottofase 1a (Anni Ottanta)
- Sottofase 1b (Anni Novanta)
- Sottofase 1c (1998 – 2001)

La sottofase 1a

La sottofase 1a si connota per essere centrata pressoché esclusivamente sulla cosiddetta bretella autostradale “Voltri-Valpolcevera”, ossia una variante al tracciato dell'attuale A10 atta a collegare la A26, presso Voltri, con la A7, in località Rivarolo. Secondo le proposte al tempo elaborate dalla Società Autostrade ed in base alla successiva deliberazione CIPE del 21 Dicembre 1993, il tema progettuale intorno al quale si è incentrato il processo decisionale/progettuale consisteva unicamente nel citato by-pass, non tenendo quindi in considerazione né le altre direttrici appartenenti alla componente autostradale del nodo, né tanto meno la sua componente stradale.

La sottofase 1b

La sottofase 1b si contraddistingue per un primo ampliamento del tema progettuale: il Piano Territoriale di Coordinamento degli insediamenti produttivi dell'Area Centrale Ligure (approvata con DCR n. 95 del 1992) e lo studio compiuto dalla Società Autostrade relativo alle “Ipotesi di redistribuzione dei traffici autostradali gravitanti sul nodo di Genova” (1996/1997) centrano difatti il tema progettuale sul nodo autostradale nel suo complesso, interessando così la A7 nel tratto terminale Bolzaneto-Genova Ovest e la A12 nella tratta metropolitana fra l'allacciamento con la A7, Genova Est e Genova Nervi.

La sottofase 1c

Il fattore che segna la transizione alla sottofase 1c è rappresentato dalla *Delibera CIPE n. 113 del 11 Novembre 1998*, con la quale entra a far parte del tema progettuale prevalente anche la componente stradale del nodo. La citata delibera, modificando quanto previsto da quella precedente del 21 Dicembre 1993, riprogramma gli interventi ANAS per la Regione Liguria ed articola la bretella autostradale Voltri-Valpolcevera in due interventi:

- «Riorganizzazione e potenziamento della rete autostradale e della viabilità di scorrimento del nodo di Genova»;
- «Completamento della viabilità di scorrimento fra i caselli autostradali di Genova Aeroporto/A10 e Genova Ovest/A7, ad integrazione di Lungomare Canepa e della viabilità Polcevera».

Stante quanto qui sinteticamente richiamato, il ruolo rivestito dalla Fase 1 all'interno del processo progettuale/decisionale è stato quello di messa a punto e prima definizione dell'iniziativa progettuale. In tal senso, tale fase può essere intesa come propedeutica a quella successiva, nel corso della quale, anche a seguito dell'emanazione della L 443/01 “Legge Obiettivo” e del Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche, si è avviata la progettazione preliminare del Nodo stradale ed autostradale di Genova.

Il tema progettuale prevalente della *Fase 2* (2001 - 2010) può essere, infatti, individuato nel Nodo stradale ed autostradale di Genova, così come definito dalla delibera CIPE n. 121 del 21 Dicembre 2001 e dalla successiva *Intesa Istituzionale Quadro Stato-Regione Liguria*, firmata il 6 marzo 2002, nonché dall'*Intesa Generale Quadro* tra Enti territoriali/locali ed Autorità Portuale di Genova del 9 Gennaio 2003.

Analogamente a quella precedente, anche la seconda fase può essere distinta in tre sottofasi:

- Sottofase 2a (2001 – 2004) – Elaborazione del primo progetto preliminare avanzato
- Sottofase 2b (2004 – 2007) – Valutazione del primo progetto
– Formulazione dello schema funzionale di riferimento e dei criteri progettuali specifici
– Elaborazione del secondo progetto preliminare avanzato
- Sottofase 2c (2008-2010) – Valutazione del secondo progetto
– Svolgimento del Dibattito Pubblico come strumento di costruzione partecipata degli input progettuali
– Formulazione del nuovo schema funzionale di riferimento e dei criteri progettuali specifici
– Elaborazione del progetto definitivo

La sottofase 2a

Sotto la spinta della Legge Obiettivo e dei citati atti concertativi, nonché sulla base delle risultanze del tavolo tecnico istituito dalla Regione Liguria nel Giugno 2004 a cui hanno partecipato tutti i soggetti istituzionali e tecnici interessati all'opera, nel corso del 2004 la Società Autostrade per l'Italia ha portato a compimento il progetto preliminare avanzato della Gronda di Ponente, del Nodo di San Benigno, dell'adeguamento dell'autostrada A7, e del Tunnel di Rapallo, opere incluse nel IV Atto aggiuntivo ANAS-ASPI.

La sottofase 2b

L'attività di valutazione di tale progetto, condotta dagli Enti territoriali, ha tuttavia evidenziato un complesso di problematiche, sia sotto il profilo tecnico-funzionale che ambientale, le quali sono state all'origine di un insieme organico di richieste presentate ad

ANAS da parte di Regione Liguria - Provincia di Genova – Comune di Genova e formalizzate nella *nota congiunta prot. 1937/P del 15 Dicembre 2005*.

Il *Protocollo di Intesa del Febbraio 2006*, che costituisce l'esito di tale nota congiunta, evidenzia come un primo fattore distintivo della sottofase 2b sia la formulazione di uno schema funzionale del Nodo e di criteri/obiettivi da assumere nella sua progettazione, condiviso da tutti gli Enti territoriali.

Come efficacemente riassunto nella premessa al citato protocollo, le tematiche sollevate dai tre citati Enti in merito alla soluzione del primo progetto preliminare attengono non solo a «diversi aspetti problematici, in ordine all'impatto territoriale ed ambientale dell'opera ed al costo complessivo della stessa», quanto anche ad «un difetto essenziale di funzionalità di detto progetto, in quanto la mancata o comunque differita realizzazione delle connessioni fra la Gronda e la A7, inficerebbe la possibilità di dirottare larga parte dei veicoli pesanti sulla nuova infrastruttura»⁹, annotazione quest'ultima dalla quale discende il diverso schema funzionale e di localizzazione all'epoca condiviso dai tre Enti territoriali.

Un secondo fattore distintivo della sottofase 2b è il prospettarsi di nuovi temi di concertazione, rappresentati in primo luogo dalla gestione della fase di cantierizzazione e segnatamente delle terre di scavo delle gallerie, nonché dal modello di esercizio del traffico sulla tratta esistente della A10 a seguito della realizzazione della Gronda di ponente.

Se tale secondo tema è affrontato unicamente nel Protocollo del Febbraio 2006, quello della gestione delle terre di scavo rientra negli atti di concertazione che sono seguiti¹⁰, assumendo progressivamente una declinazione sempre più legata alla tematica dell'assetto del fronte mare, in diretta relazione con le proposte elaborate dall'Arch. Renzo Piano nel cosiddetto "Affresco di Piano".

L'inclusione tra i temi di concertazione della gestione della fase di cantierizzazione ed in particolare delle terre di scavo ha a sua volta comportato il progressivo ampliamento dei temi progettuali, facendo emergere, accanto al progetto delle opere infrastrutturali, quello della cantierizzazione del nodo infrastrutturale come documento progettuale a se stante e dotato di una propria rilevanza.

Sulla base degli atti qui sinteticamente riassunti, Autostrade per l'Italia ha redatto il secondo progetto preliminare avanzato del Nodo stradale ed autostradale di Genova, formalmente presentato ad ANAS il 14 Febbraio 2008.

La sottofase 2c

I momenti fondamentali che hanno segnato la terza sottofase possono essere individuati, oltre che nel Protocollo di Intesa dell'8 Febbraio 2010, quale documento conclusivo, nella nota n. 288041 del 4 Agosto 2008, che gli Enti territoriali hanno congiuntamente inviato al Ministero Infrastrutture e Trasporti, ANAS ed Autostrade per l'Italia, e nella delibera di Giunta Comunale del 13 Novembre 2008.

⁹ *Protocollo di Intesa per la "Realizzazione del nodo stradale ed autostradale di Genova"*, pag. 3

¹⁰ Gli atti che hanno regolamentato il tema della gestione delle terre di scavo sono stati il Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda autostradale di ponente, del 3 Agosto 2006, ed il Protocollo di Intesa per la realizzazione della Nuova viabilità di adduzione ai caselli autostradali di Genova Voltri, Lavagna/Chiavari e Rapallo, del 5 Febbraio 2007.

La citata *nota n. 288041 del 4 Agosto 2008*, contenendo la richiesta di affinare la progettazione del nuovo tracciato proposto dal Comune al fine di renderla comparabile con la soluzione già sviluppata da ASPI ed evidenziando la necessità di attivare un percorso di partecipazione attraverso il quale arrivare alla scelta delle alternative di attraversamento della Val Polcevera, ha di fatto interrotto l'iter in corso e dato l'avvio ad un nuovo momento di elaborazione progettuale e di concertazione.

In questo quadro, la *delibera di Giunta del 13 Novembre 2008*, con la quale è stato attivato il Dibattito Pubblico sulle ipotesi di tracciato della Gronda di ponente, ha rappresentato l'atto di formalizzazione delle richieste contenute nella sopracitata nota congiunta e, soprattutto, l'introduzione all'interno del processo progettuale/decisionale di uno strumento tanto innovativo quanto ancora non codificato nel nostro ordinamento legislativo.

Senza tornare su aspetti che sono più diffusamente illustrati nella Relazione Generale Sinottica del presente SIA (cfr. MAM-GEN-001-R), le attività e le questioni fondamentali che sono state affrontate nel Dibattito Pubblico possono essere sintetizzate nei seguenti termini:

- elaborazione di un set di cinque proposte alternative di attraversamento della Val Polcevera;
- analisi della necessità dell'iniziativa progettuale, a partire dalle risultanze dello studio di traffico inteso come assunto strategico del progetto;
- analisi dello schema funzionale del Nodo e confronto delle alternative di attraversamento della Val Polcevera;
- analisi di punti centrali del progetto del Nodo, individuati nelle interconnessioni di Vesima e Voltri e negli interventi in sinistra Polcevera (potenziamento della A7 ed interconnessione A7/A12);
- analisi del progetto di cantierizzazione, con riferimento agli aspetti "canonici", quali la localizzazione delle aree di cantiere, ed a quelli "singolari" del caso del Nodo di Genova (modalità di movimentazione e di conferimento definitivo delle terre di scavo; opera a mare).

Come noto, a seguito della chiusura del Dibattito Pubblico (29 Aprile 2009) e sulla base delle risultanze da questo emerse, Autostrade per l'Italia ha elaborato una nuova soluzione progettuale «che meglio interpreta le esigenze espresse dagli Enti e dai cittadini per minimizzare l'impatto ambientale sul sistema insediativo della vallata, pur garantendo le necessarie condizioni in termini di performance trasportistiche e di realizzabilità tecnico-costruttiva»¹¹.

Tale soluzione, formalmente presentata agli Enti territoriali in data 10 Luglio 2009, è stata all'origine della nota congiunta del successivo 30 Luglio, con la quale tali Enti hanno rappresentato la richiesta di sottoscrivere urgentemente un nuovo protocollo di intesa, poi concretizzatosi in quello stipulato in data 8 Febbraio 2010.

Stante quanto qui sinteticamente illustrato ed in ragione delle finalità cui è preposto il Quadro di Riferimento Programmatico, si è ritenuto necessario documentare ed analizzare gli atti dell'intera seconda fase (2001-2010), non solo al fine di dare puntuale riscontro di come questa si sia evoluta, ma soprattutto di cogliere ed evidenziare quel quadro di

¹¹ *Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova*, pag. 6

obiettivi che gli attori istituzionali hanno espresso nel corso di un processo che, nonostante articolato in sottofasi autonome, pur sempre presenta un carattere unitario.

2.2 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA

2.2.1 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

2.2.1.1 La legislazione

Secondo quanto stabilito all'articolo 1 "oggetto della legge", la Legge Urbanistica Regionale vigente, la LUR 36/97, «disciplina il sistema della pianificazione territoriale nelle sue articolazioni di livello regionale, provinciale e comunale e nei reciproci rapporti», definendo le finalità, gli strumenti, i contenuti e le modalità approvative di detti strumenti.

Per quanto attiene il livello regionale, «che costituisce il riferimento per le scelte pianificatorie ai diversi livelli ed ha per oggetto l'organizzazione generale del territorio nelle sue componenti paesistica, ambientale, insediativa ed infrastrutturale e nelle loro reciproche relazioni», lo strumento previsto è il *Piano Territoriale Regionale* (PTR).

Secondo quanto previsto dall'articolo 8 "Contenuti del Piano territoriale regionale", tale Piano «considera la totalità del territorio regionale e, avuto riguardo anche alle realtà delle Regioni limitrofe, definisce gli indirizzi da perseguire in relazione all'assetto del territorio regionale, esprimendoli in termini di tutela, di funzioni, di livelli di prestazione e di priorità di intervento da assegnare alle sue diverse parti ed ai singoli sistemi funzionali».

Tali contenuti si esplicitano diversamente nei seguenti tre «atti» di cui si compone il Piano:

1. Quadro descrittivo: lettura critica del territorio regionale, considerato nei suoi aspetti morfologici, paesistico-ambientali, ecologici, insediativi ed organizzativi, al fine di qualificarlo sia nella sua globalità che nelle specificità dei sistemi territoriali che lo compongono;
2. Documento degli obiettivi: obiettivi, priorità e livelli di interazione;
3. Quadro strutturale: individuazione di valori, criticità e compatibilità paesistico-ambientali ed ecologiche e definizione delle strategie complessive, degli indirizzi e delle prescrizioni finalizzati a guidare le azioni di qualificazione, di riassetto e di nuova organizzazione territoriale.

Il repertorio della strumentazione pianificatoria di livello regionale si completa con i *Piani territoriali di coordinamento*, introdotti dalla previgente LR 39/84¹², la quale stabiliva che «allo scopo di corrispondere ad esigenze di pianificazione territoriale di interesse sovracomunale e/o regionale connesse con la migliore utilizzazione delle risorse territoriali, nonché di garantire ed agevolare la tempestiva attuazione delle determinazioni a tal fine assunte, la Regione procede, ai sensi della presente legge, alla formazione di piani territoriali di coordinamento in coerenza con gli indirizzi della programmazione regionale e di un quadro unitario di pianificazione». In questa ottica, tali piani «estesi all'intero territorio regionale o a determinate parti di esso organicamente definite, disciplinano, coordinano ed orientano le attività di trasformazione del territorio stesso, considerate nel loro complesso od in relazione a specifici settori di intervento»¹³.

A seguito dell'abrogazione della citata legge¹⁴, il regime e la validità dei Piani territoriali di coordinamento sono regolamentati dalle Disposizioni finali e transitorie di cui al Titolo VI della LR 36/97 e segnatamente dagli articoli 68 "Validità del Piano territoriale di coordinamento paesistico" e 76 "Piani territoriali di coordinamento di cui alla legge regionale 39/1984".

Nello specifico, l'articolo 68 stabilisce che «fino a quando il PTR non assuma, ai sensi dell'articolo 13, comma 4, il valore di piano urbanistico territoriale, di cui all'articolo 1 bis del decreto legge 312/1985, convertito dalla legge 431/1985, si applica il PTCP approvato con deliberazione del Consiglio regionale 26 febbraio 1990 n. 6 e successive modificazioni, ivi comprese quelle da approvarsi a norma della presente Sezione», mentre l'articolo 76 stabilisce che «fino all'approvazione del PTR [...] sono fatti salvi ad ogni effetto i piani territoriali di coordinamento già approvati ai sensi della legge regionale 39/1984, i quali, in sede di prima applicazione della presente legge possono assumere il valore, a tutti gli effetti, degli atti di specificazione settoriale o di ambito del PTR di cui all'articolo 12»¹⁵.

La pianificazione di livello provinciale, assunta come «la sede di coordinamento della strumentazione urbanistica comunale [...], in coerenza con gli atti di programmazione socio-economica di cui all'articolo 12 della Legge Regionale 18/1994, ha ad oggetto la definizione di un piano di assetto del territorio provinciale coerente con le linee strategiche di organizzazione territoriale indicate dalla pianificazione di livello regionale, tenuto conto delle indicazioni emerse dalla strumentazione urbanistica locale e dalle dinamiche in atto»¹⁶.

Lo strumento a tal fine previsto è il *Piano Territoriale di Coordinamento provinciale* (PTC) che, stanti le finalità assegnate alla pianificazione provinciale, «considerando la totalità del territorio provinciale, è sede di esplicitazione e di raccordo delle politiche territoriali di propria competenza, nonché sede di indirizzo e di coordinamento della pianificazione urbanistica comunale in coerenza con gli atti di programmazione»¹⁷.

Analogamente al PTR, anche il PTC provinciale è composto dalle seguenti tre tipologie di elaborati:

1. Descrizione fondativa relativa al territorio provinciale: sintesi interpretativa volta all'integrazione e sviluppo del quadro descrittivo del PTR, acquisizione degli elementi conoscitivi riportati nella pianificazione settoriale, realizzazione di approfondimenti conoscitivi ed individuazione del grado di stabilità ambientale e suscettività alle trasformazioni;
2. Documento degli obiettivi: obiettivi, priorità e livelli di interazione;
3. Struttura del Piano: coordinamento dei contenuti degli strumenti di pianificazione di livello comunale, integrazione e sviluppo del PTR nella sua espressione paesistica, criteri di identificazione delle risorse territoriali da destinare ad attività agricole ed alla fruizione, preminenti caratteristiche dimensionali e tipologiche, nonché principali livelli di prestazioni, da attribuire alla struttura insediativa ed alle strutture urbane ad alta densità abitativa, azioni di tutela e riqualificazione degli assetti idrogeologici del territorio.

¹⁴ La LR 39/84 è stata abrogata ai sensi dell'art. 88 co. 1 della LR 36/97

¹⁵ L'articolo 12 della LR 36/97 stabilisce che «il PTR, in relazione ai contenuti di cui all'articolo 11, comma 3, può essere sviluppato mediante la successiva emanazione di atti di specificazione settoriale o di ambito»

¹⁶ LR 39/84 art. 4 "Pianificazione territoriale di livello provinciale"

¹⁷ LR 39/84 art. 17 "Contenuti del Piano territoriale di coordinamento provinciale"

¹² Legge Regionale 22 Agosto 1984 n. 39 recante "Disciplina dei piani territoriali di coordinamento"

¹³ LR 39/84, art. 1 "Finalità"

Infine, la pianificazione di livello comunale «ha ad oggetto la disciplina del soprassuolo e del sottosuolo, ed è volta a tutelare l'integrità fisica e l'identità culturale del territorio, a valorizzare le risorse ambientali e le economie locali, nonché a favorire il governo del territorio nelle sue diverse componenti, disciplinando le trasformazioni territoriali conseguenti ad interventi di tipo edilizio, infrastrutturale, vegetazionale e geomorfologico e ad azioni aventi comunque incidenza sull'uso e sull'organizzazione del territorio»¹⁸. Gli strumenti a tal fine individuati sono il Piano Urbanistico Comunale (PUC), i Progetti Urbanistici Operativi (PUO)¹⁹ ed i Programmi Attuativi (PA)²⁰.

In particolare, il *Piano Urbanistico Comunale* è composto dai seguenti atti:

1. Descrizione fondativa: analisi delle peculiarità, degli eventuali squilibri e delle potenzialità del territorio in vista dell'individuazione dei conseguenti obiettivi di piano e della definizione dei contenuti del PUC.
2. Documento degli obiettivi: obiettivi che il piano intende assumere relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale in coerenza con la descrizione fondativa, previa verifica dei rapporti di compatibilità, nonché con le indicazioni contenute negli atti di pianificazione e programmazione di livello regionale e provinciale;
3. Struttura del piano: definizione dell'impianto e del funzionamento del sistema territoriale e paesistico-ambientale del Comune nel suo complesso. In particolare, sono individuati:
 - gli ambiti di conservazione e riqualificazione, insediati e non insediati, nei quali il piano persegue finalità di sostanziale conservazione o di riqualificazione;
 - i distretti di trasformazione, per i quali il piano configura scelte di rilevante trasformazione;
 - il sistema complessivo delle infrastrutture e dei servizi pubblici e d'uso pubblico esistenti e in progetto;
4. Norme di conformità e di congruenza: le norme di conformità sono relative agli ambiti di conservazione e riqualificazione e, attraverso la specificazione dei tipi di intervento edilizio ed urbanistico nonché delle destinazioni d'uso principali e complementari, sono rivolte a definire gli esiti fisici, paesistici, tipologici, funzionali e prestazionali da conseguire nei singoli ambiti, in relazione agli specifici caratteri ed all'identità dei luoghi, nonché al ruolo attribuito a ciascuno di detti ambiti; le norme di congruenza sono relative ai distretti di trasformazione e definiscono, nelle opportune forme grafiche e normative, anche di tipo parametrico, prestazionale e gestionale, condizioni e requisiti generali di attuazione del PUC.

Al fine di illustrare compiutamente il quadro della strumentazione di livello comunale, si ritiene opportuno descrivere brevemente gli “ambiti di conservazione e riqualificazione” ed

¹⁸ LR 39/84 art. 5 “Pianificazione territoriale di livello comunale”

¹⁹ Ai sensi dell'art. 50 della LR 39/84, il PUO contiene gli elementi urbanistici, edilizi, economici e gestionali idonei a realizzare lo sviluppo operativo dei distretti di trasformazione. Inoltre, secondo quanto previsto dall'art. 48 co. 1 let. a) della citata legge regionale, è facoltà del Comune o del soggetto attuatore assumere eccezionalmente l'iniziativa di formazione di PUO ai fini della attuazione del PUC negli ambiti di conservazione e di riqualificazione.

²⁰ Ai sensi dell'art. 55 della LR 39/84, «il PA ha natura di documento programmatico delle azioni di governo locale del territorio e contiene l'esplicitazione delle strategie e delle priorità, nonché la precisazione delle modalità e dei contenuti dell'azione pianificatoria comunale e progettuale degli operatori nel breve e medio periodo». Stante tale natura, il PA di norma è predisposto all'inizio di ogni mandato amministrativo del governo locale e comunque ha validità pari alla durata in carica di quest'ultimo.

i “distretti di trasformazione”, in ragione dei caratteri di innovatività e delle peculiarità da essi rivestiti soprattutto all'epoca di redazione della legge urbanistica.

In breve, secondo quanto previsto dall'articolo 28 della citata LR 36/97, gli «Ambiti di conservazione e riqualificazione [costituiscono] tutte le parti di territorio comunale, edificate e non edificate, che il PUC descrive e individua come caratterizzate da un assetto fisico-morfologico e funzionale definito ovvero suscettibili di interventi di modificazione o completamento, non comportanti modificazioni quantitative o qualitative sostanziali del carico insediativo pertinente a ciascun ambito». Per tali ambiti, il PUC, oltre alla perimetrazione ed all'individuazione degli elementi che li compongono, definisce la disciplina paesistica di livello puntuale, gli obiettivi e le modalità della conservazione e della riqualificazione, in relazione ai caratteri emergenti dalla descrizione fondativa ed alla dotazione di servizi ed infrastrutture, la localizzazione e la configurazione dei servizi e delle infrastrutture pubbliche e di uso pubblico, nonché detta le norme di conformità di cui si è detto precedentemente.

Ai sensi dell'articolo 29, i Distretti di trasformazione sono definiti come «le parti di territorio comunale, anche tra loro non contigue, purché funzionalmente connesse, per le quali il PUC prevede una trasformazione urbanistica che comporta un sistema complesso di interventi destinati ad innovare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale del distretto ed aventi quale esito l'incremento non marginale del carico insediativo o la sua sostanziale modificazione qualitativa». Stanti tali caratteristiche, detti distretti «sono caratterizzati dall'esigenza di progettazione urbanistica unitaria e da una coordinata messa in opera delle trasformazioni, e si attuano di norma mediante uno o più PUO».

In relazione alla predetta definizione, il PUC definisce detti distretti con riferimento alla configurazione di massima della trasformazione in termini di funzioni ammesse, di dotazione infrastrutturale e di servizi, nonché di prestazioni ambientali, alla disciplina paesistica di livello puntuale e ad altri parametri urbanistici (densità territoriale minima e massima dell'intero distretto; quantità di superficie di suolo o lorda da destinare a servizi pubblici e di uso pubblico e ad infrastrutture pubbliche).

Secondo quanto previsto dalla legislazione urbanistica, il contesto della pianificazione risulta, pertanto, articolato come riportato in Tabella 2-1.

Tabella 2-1 Pianificazione generale: repertorio della strumentazione prevista dalla LUR

<i>Livelli</i>	<i>Strumenti</i>
Regionale	Piano Territoriale Regionale Piani Territoriali di Coordinamento, relativi a specifici settori di intervento
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento provinciale
Comunale	Piano Urbanistico Comunale ed eventuale strumentazione attuativa (PUO)

Muovendo dal repertorio qui ricostruito²¹, nel successivo paragrafo si dà conto di come questo sia tradotto nella prassi degli Enti di governo del territorio, descrivendo i diversi strumenti in ragione del loro stato nell'iter autorizzativo ed offrendone una sintetica illustrazione per quelli che sono rimasti a livello di proposta.

²¹ Per quanto attiene la pianificazione di livello comunale, in ragione della descritta natura del PA, si è fatto riferimento unicamente al PUC ed ai PUO i quali, come detto, riguardano la pianificazione dello sviluppo dei distretti di trasformazione e, eccezionalmente, quella degli ambiti di conservazione e di riqualificazione.

2.2.1.2 La prassi

2.2.1.2.1 La prassi pianificatoria della Regione Liguria

Iniziando la ricostruzione della prassi pianificatoria regionale dal primo degli strumenti che, secondo la Legge Urbanistica Regionale, sono di competenza di questo Ente, ossia dal *Piano Territoriale Regionale*, si precisa che nell'Agosto 2003 la Giunta Regionale ha presentato al Consiglio il progetto di PTR in vista della sua adozione ai sensi dell'art. 14 della LR 36/1997, ma a tutt'oggi il piano non è ancora stato adottato.

Come confermato dai contatti avuti con il Servizio Pianificazione Territoriale della Regione Liguria, tale versione del Piano Territoriale Regionale può essere considerata alla stregua di uno "studio", mentre è attualmente in corso il processo di formazione del nuovo Piano. Tale processo, il cui termine di ultimazione non è possibile conoscere, non ha dato luogo a documenti pubblici e/o visionabili informalmente.

Per quanto attiene i Piani territoriali di coordinamento previsti dalla LR 39/84, quelli redatti dalla Regione Liguria sono:

- Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico;
- Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti produttivi - Area Centrale Ligure;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Costa.

In merito al *Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico* (PTCP), a valle della sua prima approvazione, avvenuta con DCR n. 6 del 26 Febbraio 1990, la Regione ha provveduto ad un progressivo aggiornamento del Piano, volto ad introdurre tutti quegli aggiornamenti divenuti necessari in relazione alle esigenze sopravvenute nel tempo, senza che ciò ne modificasse la struttura ed i contenuti fondamentali.

Inoltre, facendo seguito alle disposizioni di cui all'art. 156 del DLgs. 42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) concernenti la verifica e l'adeguamento dei piani paesaggistici²², la Regione ha dato avvio ad un percorso di aggiornamento articolato in due fasi:

- adozione in via prioritaria di una variante cosiddetta "di salvaguardia" della fascia costiera con riferimento alle indicazioni di livello locale dell'assetto insediativo, avente ad oggetto le aree sottoposte a maggiore pressione trasformativa;
- adeguamento complessivo del PTCP, previa intesa con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ai sensi del combinato disposto degli articoli 156 comma 3, 143 comma 2 e 135 del citato "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio".

La prima fase si è concretizzata nell'adozione della *Variante di salvaguardia della fascia costiera*, avvenuta con DGR 940/2009 e 1006/2009, nonché successivamente con DGR 1376/2009, con la quale sono state apportate correzioni negli elaborati grafici, modifiche ed integrazioni nelle disposizioni normative per eliminare errori materiali, incongruenze con lo stato dei luoghi e sovrapposizioni con progetti in itinere o approvati.

In breve, le proposte della variante hanno riguardato:

- la riclassificazione di alcuni ambiti di evidente rilevanza sotto il profilo paesistico al fine di assicurare una più pregnante tutela dei valori ivi riconosciuti;
- l'individuazione di un regime più specifico per alcuni ambiti già classificati come "Insediamenti Sparsi – Regime normativo di MANTENIMENTO" (IS MA), comportante l'introduzione di due nuovi regimi: il primo finalizzato a non incrementare la consistenza insediativa (IS MA Saturo) ed il secondo finalizzato alla salvaguardia di corridoi paesistico ambientali (IS MA CPA), di cui rispettivamente agli articoli art. 49 bis e 49 ter;
- l'individuazione di una disciplina specifica per i tracciati del complesso viario di interesse paesistico della Via Aurelia (art. 79 bis "Disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia") e del tracciato e delle aree della linea ferroviaria dismessa e di prossima dismissione tra Ospedaletti e Finale Ligure (art. 79 ter "Disciplina per la tutela e la valorizzazione del tracciato ex-ferroviario costiero tra i Comuni di Ospedaletti e Finale Ligure – Parco Costiero del Ponente")

Oltre ai citati articoli di integrazione delle Norme, compongono il repertorio degli elaborati della Variante gli elaborati grafici in scala 1:25.000 relativi alle indicazioni di livello locale per il sistema insediativo e le schede di dettaglio in scala 1:10.000 (cfr. Figura 2-1).

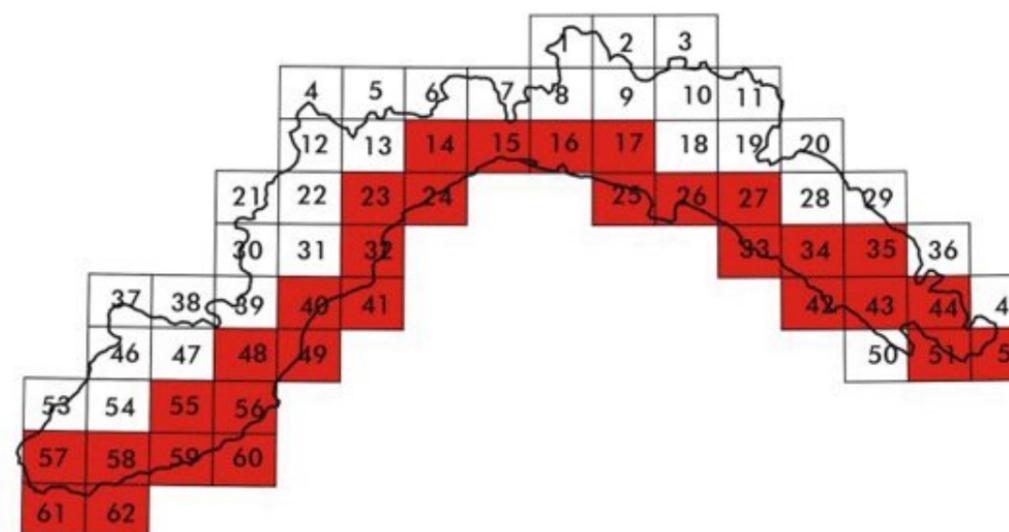


Figura 2-1 PTCP Variante: fogli oggetto di variante (campitura in rosso)

Il *Piano Territoriale di Coordinamento Insediamenti produttivi Area Centrale Ligure* (PTC ACL) è stato dapprima approvato con DCR n. 95/1992 e, successivamente modificato nelle indicazioni riguardanti il distretto n. 4 Ponente (DPGR n. 44/2000 in sede di approvazione del PUC di Genova).

Il Piano, muovendo dalla considerazione che l'area centrale, approssimativamente individuabile nella provincia di Genova e nella parte orientale di quella di Savona, costituisce la porzione territoriale nella quale storicamente si concentra la gran parte dei posti di lavoro della regione, affronta il tema del governo del processo di deindustrializzazione che interessa detta area, puntando sulla creazione delle condizioni

²² Ai sensi dell'art. 156 co. 1 «entro il 31 dicembre 2009, le regioni che hanno redatto piani paesaggistici, verificano la conformità tra le disposizioni dei predetti piani e le previsioni dell'articolo 143 e provvedono ai necessari adeguamenti»

per la competitività del sistema produttivo, agevolandone la riconversione e l'innovazione, sul miglioramento della qualità urbana ed ambientale, nonché sul potenziamento delle reti dei trasporti e delle comunicazioni.

Infine, il *Piano Territoriale di Coordinamento della Costa* (PTCC), approvato con DCR n. 64 del 19 dicembre 2000, affronta il tema della gestione della costa e dell'ambiente marino secondo un approccio integrato ed ispirato ai principi dello sviluppo sostenibile. Il PTCC, difatti, persegue la finalità di ricercare un miglioramento della qualità paesistica ed ambientale della fascia costiera, favorendo nel contempo tutte le iniziative capaci di innescare una crescita economica ed occupazionale della regione.

A fronte di quanto sopra descritto, gli unici strumenti di livello regionale ad oggi vigenti sono i Piani Territoriali di Coordinamento redatti ai sensi della LR 39/84, in particolare:

- il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) - *Variante di salvaguardia della fascia costiera* (vigente in salvaguardia);
- il Piano Territoriale di Coordinamento Insediamenti produttivi Area Centrale Ligure (PTC ACL);
- il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTCC).

2.2.1.2.2 La prassi pianificatoria della Provincia di Genova

Per quanto concerne il livello provinciale, la Provincia di Genova ha approvato il *Piano Territoriale di Coordinamento* (PTC) con DCP n. 1 del 22 Gennaio 2002 ed inoltre, in coerenza con il programma delle azioni di aggiornamento e specificazione previste dalla LUR 36/97 e delle stesse Norme di Attuazione del PTC, ha dato avvio, con DCP n. 9 del 15 marzo 2006, ad un programma di varianti al Piano, le cui prime azioni realizzate o in corso di realizzazione riguardano:

1. adozione della *Variante in attuazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del fiume Po - Variante Bacini Padani* (VBP) (DCP n. 58 del 8 Ottobre 2008)
La Variante costituisce specificazione settoriale relativa alla difesa del suolo ed al correlato assetto insediativo affinché il PTC assuma il valore e gli effetti del piano di bacino per la parte del territorio provinciale compreso nel bacino del fiume Po
2. approvazione della *Variante al PTC provinciale concernente i criteri per il controllo dell'urbanizzazione nelle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, nonché criteri per la localizzazione di insediamenti produttivi* (DCP n. 39 del 18 Giugno 2008)
La Variante in questione concerne le aree a rischio di incidente rilevante (RIR) e fornisce indirizzi e strumenti operativi a supporto dell'attività di pianificazione delle Amministrazioni Comunali, per la selezione delle aree idonee all'insediamento di attività produttive e per l'elaborazione dell'Elaborato Tecnico RIR,
3. adozione della *Variante al PTC provinciale concernente il Sistema del Verde di livello provinciale* (DCP n. 32 del 12 Maggio 2010)
La Variante, come descritto nel "Documento di sintesi"²³, «si attua in modo sinergico sia con la "Variante di salvaguardia della fascia costiera" al PTCP, recentemente adottata dalla Regione Liguria (DGR n. 940/09 e n. 1006/09), [...], sia con la Rete Ecologica Ligure recentemente istituita dalla Regione Liguria con la LR

²³ Documento disponibile sul sito web <http://cartogis.provincia.genova.it/cartogis/>

28/2009 "Disposizioni in materia di tutela e valorizzazione della biodiversità". In questa ottica la Variante opera:

- una più accurata definizione del ruolo delle diverse componenti del sistema del verde ed individua nuove categorie relative all'area vasta;
 - una migliore individuazione dei valori e delle criticità anche sotto il profilo botanico e vegetazionale delle singole aree (schedatura);
 - una semplificazione del regime normativo;
4. approvazione della *Variante alle norme del PTC provinciale, di aggiornamento e specificazione ai sensi dell'art. 23, comma 1, della L.R. 36/1997, relativa al tema delle Missioni di Pianificazione* (DCP n. 34 del 12 Maggio 2010)

La Variante concerne le Missioni di Pianificazione che, come chiaramente esposto nell'allegato alla delibera di approvazione, «esprimono i requisiti prestazionali che devono essere soddisfatti, a livello di ciascun ambito territoriale in cui è articolato il territorio provinciale, nell'elaborazione dei Piani Urbanistici Comunali e dei Piani di settore, costituendo lo sfondo di riferimento per l'elaborazione degli stessi e per la loro armonizzazione a livello dell'ambito e dell'area vasta della Provincia».

2.2.1.2.3 La prassi pianificatoria del Comune di Genova

Assunto che l'opera in progetto ricade unicamente all'interno del territorio comunale di Genova e che quindi la prassi pianificatoria da prendere in considerazione è esclusivamente quella dell'Amministrazione comunale di Genova, questa si è concretizzata nella redazione dapprima del *Piano Urbanistico Comunale (PUC)*, approvato con DGR n. 44 del 10 Marzo 2000, e successivamente della *Variante al PUC inerente l'adeguamento alle disposizioni della L.R. n. 16/2008 e s.m. ed il correlativo aggiornamento delle Norme Generali del Piano, la modifica della zonizzazione riferita alla Zona B e delle relative norme di attuazione ed il contestuale inserimento dell'Ambito Speciale di Conservazione di S. Ilario, ai sensi del combinato disposto degli artt. 43 e 44, comma 1, della L.R. n. 36/1997 e s.m. e dell'art. 88, comma 2, lett. b), della L.R. 16/2008 e s.m.*, più brevemente e comunemente detta "Variantona", adottata con DCC n. 85 del 17 Novembre 2009 ed approvata con DCC n. 73/2010.

Richiamando quanto più articolatamente descritto nella "Relazione illustrativa urbanistica"²⁴ della "Variantona", questa origina da un composito novero di motivazioni che è possibile sintetizzare nei seguenti termini:

- modifiche introdotte, a seguito della produzione legislativa nel periodo 2007 – 2009, in materie che, seppur tra loro eterogenee, a diverso titolo si riflettono sulla disciplina urbanistica²⁵;
- l'avvio del processo di redazione del Nuovo PUC, con la formulazione degli "Indirizzi di Pianificazione" approvati con DCC n. 1 del 13 Gennaio 2009;
- le criticità riscontrate nell'applicazione delle Norme di Attuazione del PUC 2000, con particolare riguardo al meccanismo del trasferimento dei diritti edificatori.

²⁴ Documento disponibile sul sito web del Comune di Genova all'indirizzo www.comune.genova.it in evidenza/approfondimento

²⁵ La legislazione in questione riguarda la disciplina del commercio (LR 1/2007), quella degli alberghi (LR 1/2008), nonché quella della edilizia di cui alle LR 16/2008 e 45/2008

Muovendo da tali motivazioni, la Variante 2009, esplicitamente assunta come strumento attraverso il quale «modulare opportunamente il passaggio al nuovo Piano urbanistico», è stata impostata sulle seguenti linee di azione fondamentali:

- adeguamento della disciplina urbanistico-edilizia ai contenuti della LR 16/2008, coordinando anche i contestuali adeguamenti alle LL.RR. 1/2007 e 1/2008;
- revisione dei contenuti del Piano relativamente al dettato normativo ed all'impianto strutturale del PUC con riferimento alla zona B e segnatamente alle sottozone BA e BB;
- inclusione all'interno di un Ambito Speciale di Conservazione del versante sud della collina di S. Ilario.

La documentazione della Variante 2009 è composta, oltre che dalla Relazione illustrativa urbanistica e dai relativi allegati, dalle Norme di Attuazione e dalle tavole di zonizzazione relativi ai fogli evidenziati nell'immagine seguente (cfr. Figura 2-2).

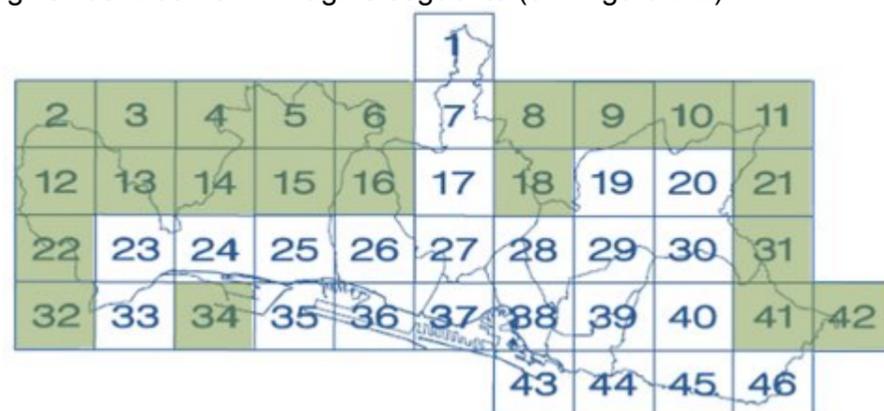


Figura 2-2 PUC Variante 2009: fogli oggetto di variante (campitura bianca)

Allo stato attuale, a seguito della sua adozione in Consiglio comunale, la Variante 2009 è vigente in salvaguardia, in attesa della conclusione delle verifiche della Provincia.

Inoltre, come anticipato, il Comune di Genova ha dato avvio alla redazione del nuovo Piano urbanistico, il PUC 2010, nell'ambito della quale sono state elaborate le "Linee Strategiche", approvate con DCC n. 1/2009, la cosiddetta "Descrizione fondativa" ed il "Documento degli obiettivi".

Attualmente, si è conclusa la fase di consultazione o scoping ai fini della VAS del nuovo PUC di Genova e, in data 13 Dicembre 2010, si è avuta la consegna formale al Sindaco Marta Vincenzi del progetto preliminare di detto Piano. In occasione dei diversi incontri sono state acquisite le valutazioni ed i contributi conoscitivi dei soggetti competenti in materia ambientale e degli uffici regionali interessati, che, unitamente alla restante parte del materiale raccolto nel corso di tale fase, costituiranno il riferimento per la definizione delle informazioni da includere nel Rapporto Preliminare del Piano ai fini del suo sviluppo nel Rapporto Ambientale.

2.2.1.2.4 Sintesi degli strumenti di pianificazione ordinaria generale

Lo stato della pianificazione ordinaria generale può essere sintetizzato nei termini riportati nella seguente tabella (cfr. Tabella 2-2).

Tabella 2-2 Pianificazione ordinaria generale: stato della pianificazione

Livelli	Strumenti	Stato approvativo
Regionale	Piano Territoriale Regionale	Iter non concluso a valle della proposta di approvazione con PDGR del 6.08.2003
	Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico	Approvato con DCR n. 6/1990
	Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico - Variante di salvaguardia della fascia costiera	Adottato con DGR 940/2009, DGR 1006/2009 e DGR 1376/2009 e vigente in salvaguardia
	Piano Territoriale di Coordinamento Insediamenti produttivi Area Centrale Ligure	Approvato con DCR n. 95/1992
	Piano Territoriale di Coordinamento della Costa	Approvato con DCR n. 64/2000
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento provinciale	Approvato con DCP n. 1/2002
	Variante in attuazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del fiume Po Variante Bacini Padani (VBP)	Adottata con DCP n. 58/2008
	Variante al PTC provinciale concernente i criteri per il controllo dell'urbanizzazione nelle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevate, nonché criteri per la localizzazione di insediamenti produttivi	Approvata con DCP n. 39/2008
	Variante al PTC provinciale concernente il Sistema del Verde di livello provinciale	Adottata con DCP n. 32/2010 e vigente in salvaguardia
	Variante alle norme del PTC provinciale, di aggiornamento e specificazione ai sensi dell'art. 23, comma 1, della L.R. 36/1997, relativa al tema delle Missioni di Pianificazione	Approvata con DCP n. 34/2010
Comunale	Piano Urbanistico Comunale	Approvato con DGR n. 44/2000
	Variante 2009 al Piano Urbanistico Comunale	Approvata con DCC n. 73/2010 e vigente in salvaguardia

2.2.1.3 Il contesto pianificatorio di riferimento

Secondo la metodologia di lavoro prima descritta (cfr. par. 1.3.2.2), il primo criterio attraverso il quale giungere alla costruzione del contesto pianificatorio di riferimento²⁶ risiede nella pertinenza dell'ambito tematico regolamentato dagli strumenti presi in esame rispetto all'opera in esame e, conseguentemente, agli obiettivi del presente quadro di riferimento.

In ragione di tale criterio ed in considerazione dei contenuti dei Piani così come prima sinteticamente descritti, si è ritenuto che l'opera in progetto non sia inquadrabile in tre delle quattro varianti che hanno seguito l'approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Genova, per le seguenti motivazioni:

- nel caso della Variante in attuazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del fiume Po - Variante Bacini Padani, per assenza di corrispondenza tra l'ambito oggetto della Variante (bacini padani) e quello interessato dal progetto;
- nel caso delle Varianti inerenti le Aree a rischio di incidente rilevante e le Missioni di Pianificazione, per mancanza di rapporti tra gli ambiti tematici oggetto di dette varianti ed il progetto del nodo infrastrutturale.

A fronte del secondo criterio di costruzione²⁷ In ragione di tali criteri di selezione, si è quindi deciso di escludere dal "contesto pianificatorio di riferimento", così come prima definito, il Piano Territoriale Regionale dal momento che, come risulta dalla precedente tabella (cfr. Tabella 2-2), non ha completato il suo iter approvativo e soprattutto perché, secondo quanto emerso dai contatti con i competenti uffici regionali, non è considerabile espressione degli attuali orientamenti della Regione Liguria.

Un'ultima considerazione riguarda l'inclusione del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico all'interno della pianificazione a prevalente contenuto vincolistico e non di quella territoriale.

Come detto, il PTCP è stato redatto ed approvato ai sensi della LR 39/84, legge per effetto della quale «la Regione procede alla formazione di piani territoriali di coordinamento in coerenza con gli indirizzi della programmazione regionale e di un quadro unitario di pianificazione»²⁸. Ciononostante e benché l'approccio concettuale e metodologico assunto alla base del PTCP non risponda alla "classica" concezione dei Piani paesistici, si è tuttavia scelto di affrontarne la trattazione nell'ambito del capitolo dedicato alla pianificazione a valenza ambientale, in ragione degli obiettivi ad esso assegnati, i quali risiedono nella tutela e nel rafforzamento dell'identità del paesaggio, nella fruizione dei suoi valori e nella stabilità ecologica. Tale scelta trova peraltro riscontro nella relazione di Piano, laddove si afferma che «il mantenimento della specificità del Piano Paesistico, pur in questa concezione molto più ampia rispetto a quella originariamente proposta dalla legge istitutiva, è un assunto fondamentale di questo lavoro, che non contrasta con la decisione di adottare il Piano come Piano Territoriale di Coordinamento ai sensi della legge 39/1984»²⁹.

²⁶ Si ricorda che nel presente studio con il termine "Contesto pianificatorio di riferimento" si è inteso definire quel complesso di strumenti ritenuti significativi ai fini dell'individuazione dei rapporti di coerenza Opera-Piani.

²⁷ Tale criterio di selezione fa riferimento alla vigenza degli strumenti ed alla rispondenza delle scelte pianificatorie ivi contenute rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

²⁸ LR 39/84 art. 1 "Finalità"

²⁹ PTCP, Relazione generale Cap. 1 pag. 20

Stanti tali considerazioni, il "contesto pianificatorio di riferimento", oggetto della trattazione di cui ai successivi paragrafi, risulta composto come mostrato in Tabella 2-3.

Tabella 2-3 Pianificazione generale: contesto pianificatorio di riferimento

Livelli	Strumenti
Regionale	Piano Territoriale di Coordinamento Insediamenti produttivi Area Centrale Ligure (PTC ACL)
	Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTCC)
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTC)
	Variante al PTC provinciale concernente il Sistema del Verde di livello provinciale
Comunale	Piano Urbanistico Comunale
	Variante 2009 al Piano Urbanistico Comunale, c. d. "Variantona"

2.2.2 La pianificazione ordinaria separata: prassi e contesto di riferimento

Analogamente a quanto effettuato per la pianificazione ordinaria generale, propedeuticamente alla trattazione dei singoli strumenti afferenti la pianificazione separata se ne è ricostruito il "contesto pianificatorio di riferimento", già definito come quel complesso di strumenti ritenuti significativi ai fini dell'individuazione dei rapporti di coerenza Opera-Piani.

2.2.2.1 Pianificazione separata a prevalente contenuto operativo

Per quanto attiene la pianificazione separata a prevalente contenuto operativo, il settore all'interno del quale è inquadrabile l'opera in progetto è certamente quello dei trasporti.

A livello nazionale, la prassi pianificatoria si è concretizzata nel *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* (PGTL), approvato dal Consiglio dei Ministri in data 2 Marzo 2001 ed adottato con DPR 14 Marzo 2001, e nel *Programma delle Infrastrutture Strategiche* (PIS), allegato al DFP 2011-2013 (Decisione Finanza Pubblica).

A tale riguardo si sottolinea da subito che la Regione Liguria non ha completato l'iter di formazione del proprio *Piano Regionale Trasporti*, ragione per la quale tale Piano non viene menzionato nel presente documento.

Il contesto pianificatorio di riferimento è quindi quello riportato in Tabella 2-4.

Tabella 2-4 Pianificazione separata a prevalente contenuto operativo - settore trasporti: contesto pianificatorio di riferimento

Livelli	Strumenti
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)
	Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)

2.2.2.2 Pianificazione separata a prevalente contenuto vincolistico

Per quanto attiene la pianificazione separata a prevalente contenuto vincolistico, rientrano all'interno di detta categoria il Piano di risanamento della qualità dell'aria, i Piani di bacino, il Piano di tutela delle acque ed il Piano di zonizzazione acustica.

Nella prassi pianificatoria, le competenze dei diversi Enti hanno dato luogo agli strumenti riportati in Tabella 2-5.

Tabella 2-5 Pianificazione separata a prevalente contenuto vincolistico: stato della pianificazione

Componente ambientale	Livello	Strumento	Stato approvativo
Aria	Regionale	Piano di risanamento e della tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra	Approvato con DCR n. 4 del 21.02.06
Acque	Regionale	Piano Tutela Acque	Adottato con DGR n. 1119 del 8.10.2004
	Provinciale	Ambiti regionali di bacino 12 e 13. Piani di bacino stralcio per la tutela del rischio idrogeologico	Approvato con D.C.P. n.65 del 12/12/2002 Modificato con D.G.P. n.130 del 19/04/2005 Modificato con D.G.P. n.138 del 27/04/2006 Modificato con D.C.P. n.28 del 28/03/2007 Modificato con D.G.P. n.396 del 04/12/2007 Modificato con D.C.P. n.27 del 13/05/2009
		T. Branega Piano di bacino stralcio per la difesa idrogeologica, geomorfologica e per la salvaguardia	Approvato con D.C.P. n. 53 del 25/09/2002 Modificato con D.C.P. n.11 del 05/03/2003 Modificato con D.G.P. n.305 del 06/07/2004
		T. S.Pietro o Foce Piano di bacino stralcio per la difesa idrogeologica, geomorfologia e per la salvaguardia della rete idrografica	Approvato con D.C.P. n.54 del 25/09/2002 Modificato con D.C.P. n.11 del 05/03/2003 Modificato con D.G.P. n.305 del 06/07/2004
		T. Varenna Piano di bacino stralcio per la difesa geomorfologica, idrogeologica, per la salvaguardia della rete idrografica e per la compatibilità delle attività estrattive	Approvato con D.C.R. n.59 del 05/10/1999 Modificato con D.C.P. n.27 del 09/04/2002 Modificato con D.C.P. n.11 del 05/03/2003 Modificato con D.G.P. n.305 del 06/07/2004
		Torrente Chiaravagna Piano di bacino stralcio per la tutela idrogeologica, geomorfologica, per la	Approvato con D.C.R. n.31 del 29/09/1998 Modificato con D.C.P. n.11 del 05/03/2003

Componente ambientale	Livello	Strumento	Stato approvativo
		salvaguardia della rete idrografica e per la compatibilità delle attività estrattive	Modificato con D.G.P. n.305 del 06/07/2004 Modificato con D.G.P. n.452 del 12/10/2004
		T. Polcevera Piano di Bacino stralcio per la difesa idrogeologica, geomorfologica, per la salvaguardia della rete idrografica e per la compatibilità delle attività estrattive	Approvato con D.C.P. n.38 del 30/09/2004 Modificato con D.G.P. n. 236 del 21/06/2005 Modificato con D.C.P. n.22 del 06/05/2009
		T. Bisagno Piano di bacino stralcio per la difesa idrogeologica, geomorfologica, per la salvaguardia della rete idrografica e per la compatibilità delle attività estrattive	Approvato con D.C.P. n.62 del 04/12/2001 Modificato con D.C.P. n.11 del 05/03/2003 Modificato con D.G.P. n.305 del 06/07/2004
Rumore	Comune	Zonizzazione acustica	Approvato con DGP n. 234 del 24.4.02

Come premesso nel capitolo dedicato alla metodologia di lavoro assunta nel presente studio, è sembrato opportuno affrontare la trattazione di detti tali strumenti, eccezion fatta per il Piano di risanamento della qualità dell'aria, all'interno del Quadro di riferimento Ambientale, nell'ambito dei capitoli dedicati alle rispettive componenti ambientali cui detti Piani si riferiscono.

La motivazione di tale scelta è da ricondursi, da un lato, alle finalità cui è preposto il Quadro di Riferimento Programmatico e, dall'altro, ai contenuti della pianificazione a contenuto vincolistico.

Per quanto attiene il primo aspetto, si è detto che la finalità precipua del presente quadro di riferimento risiede nell'individuazione dei rapporti di coerenza intercorrenti tra l'opera proposta e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione. Relativamente al secondo aspetto, come noto, i Piani di settore a valenza ambientale possono essere distinti in due categorie in ragione della loro natura: quelli a carattere programmatico/strategico e quelli a carattere normativo/regolamentare.

Appare pertanto evidente come le finalità del presente quadro di riferimento possano trovare riscontro solo rispetto alla prima categoria di Piani, ossia quelli che definiscono politiche, indirizzi e strategie volte alla tutela dell'ambiente, in quanto soltanto rispetto a questi risulta possibile verificare l'esistenza, o meno, di rapporti di coerenza tra il complesso degli obiettivi da essi perseguiti e l'opera proposta. Considerando invece che ciò risulta impossibile rispetto a quei Piani i cui contenuti si esplicano sostanzialmente nel definire una disciplina volta alla tutela dell'ambiente, quali ad esempio i Piani di bacino o la

zonizzazione acustica, si è ritenuto più utile svilupparne la trattazione all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale, laddove cioè si indagano i rapporti tra Opera ed Ambiente, intendendo quest'ultimo nella duplice accezione di stato attuale e stato programmatico.

Stante quanto detto ed in ragione delle motivazioni che hanno condotto ad includere la trattazione del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico all'interno del capitolo dedicato alla pianificazione separata e non in quello della pianificazione generale, il "contesto pianificatorio di riferimento" oggetto dei seguenti paragrafi risulta composto come mostrato in Tabella 2-6.

**Tabella 2-6 Pianificazione separata a prevalente contenuto vincolistico (ambientale):
 contesto pianificatorio di riferimento**

<i>Livelli</i>	<i>Strumenti</i>
Regionale	Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico
Regionale	Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico – Variante di salvaguardia della fascia costiera
Regionale	Piano di risanamento e della tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra

3 PIANIFICAZIONE NEGOZIATA

3.1 IL QUADRO DEGLI ATTI

Gli atti analizzati nel presente capitolo sono quelli riportati in Tabella 3-1.

Tabella 3-1 Quadro degli atti

Atto	Data	Sottoscrittori
<i>Intesa Istituzionale Quadro per la realizzazione delle grandi infrastrutture</i>	6 Marzo 2002	<ul style="list-style-type: none"> Ministero Infrastrutture e Trasporti Regione Liguria
<i>Intesa Quadro relativa alla componente stradale del Nodo stradale ed autostradale di Genova</i>	9 Gennaio 2003	<ul style="list-style-type: none"> Regione Liguria Provincia di Genova Comune di Genova Autorità Portuale di Genova
<i>Protocollo d'Intesa per la Realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova</i>	27 Febbraio 2006	<ul style="list-style-type: none"> Regione Liguria Provincia di Genova Comune di Genova ANAS SpA
<i>Protocollo d'Intesa sulla stato di avanzamento della Gronda autostradale di Ponente</i>	3 Agosto 2006	<ul style="list-style-type: none"> Regione Liguria Provincia di Genova Comune di Genova Autorità Portuale di Genova ANAS SpA Autostrade per l'Italia SpA
<i>Protocollo d'Intesa per la realizzazione della nuova viabilità di adduzione ai caselli autostradali di Genova Voltri, Lavagna/Rapallo, rientranti nel Nodo stradale ed autostradale di Genova</i>	5 Febbraio 2007	<ul style="list-style-type: none"> Ministero Infrastrutture Regione Liguria Provincia di Genova Comune di Genova Comune di Chiavari Comune di Lavagna Comune di Rapallo Autorità Portuale di Genova ANAS SpA Autostrade per l'Italia SpA RFI SpA
<i>Protocollo d'Intesa per lo "Sviluppo del Porto e della Città portuale"</i>	21 Marzo 2007	<ul style="list-style-type: none"> Regione Liguria Provincia di Genova Comune di Genova Autorità Portuale di Genova Confindustria Genova CGIL, CISL, UIL
<i>Protocollo d'Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova</i>	8 Febbraio 2010	<ul style="list-style-type: none"> Ministero Infrastrutture e Trasporti Regione Liguria Provincia di Genova Comune di Genova

Atto	Data	Sottoscrittori
		<ul style="list-style-type: none"> Autorità Portuale di Genova ANAS SpA Autostrade per l'Italia SpA

Secondo la metodologia di lavoro precedentemente descritta (cfr. par. 1.3.2.3.2), l'analisi di tali atti segue una griglia di lettura costruita sui seguenti "Temi di Concertazione" (TC):

- TC.1. Obiettivi strategici
- TC.2. Obiettivi di progettazione
- TC.3. Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale
- TC.4. Soluzioni progettuali di tracciato
- TC.5. Soluzioni progettuali di esercizio
- TC.6. Soluzioni progettuali di cantierizzazione

Tale impostazione è stata adottata anche nella forma espositiva; pertanto, compatibilmente con la natura dei contenuti dei documenti esaminati, la trattazione segue la sequenza degli argomenti indicata dalle "parole chiave".

3.2 INTESA ISTITUZIONALE QUADRO STATO-REGIONE LIGURIA

Estremi

<i>Sottoscrittori</i>	<ul style="list-style-type: none"> Ministero Infrastrutture e Trasporti Regione Liguria
<i>Data</i>	6 Marzo 2002

3.2.1 Analisi dell'atto per Temi di Concertazione affrontati (TC)

3.2.1.1 Obiettivi strategici (TC.1)

Le premesse dalle quali prende le mosse l'Intesa Istituzionale Quadro costituiscono un utile riferimento per comprendere le motivazioni e gli obiettivi che sono alla base dell'inclusione del Nodo stradale ed autostradale di Genova tra le opere di preminente interesse nazionale.

Il ragionamento riportato nella premessa dell'Intesa poggia sul confronto tra il ruolo geo-economico potenziale della regione Liguria e la sua attuale dotazione infrastrutturale. Se sotto il profilo geo-economico la Liguria «è parte costitutiva dei grandi assi strategici di mobilità che congiungono l'Europa occidentale con quella orientale, dove transita più di un quarto della movimentazione europea di merci»³⁰ e «costituisce uno dei sottosistemi chiave - ... - anche perché l'offerta logistica rappresentata dagli hub portuali di Savona, Genova, La Spezia rappresenta un fattore di forza e di competitività determinante per la competitività dell'intera macro-regione»³¹, dal punto di vista dell'offerta di trasporto, la regione «presenta un grave deficit di infrastrutture per i collegamenti e la mobilità interna, in particolare di tipo trasversale, tra l'arco costiero ed il versante padano»³².

³⁰ L'Intesa si riferisce ai corridoi Sud-occidentale-orientale "Barcellona-Ventimiglia-Genova-Milano-Venezia-Trieste-Kiev" e Nord-occidentale-orientale "Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Kiev"

³¹ Intesa Istituzionale Quadro, Premessa, pag. 1

³² Intesa Istituzionale Quadro, Premessa, pag. 2

Secondo l'Intesa, tale deficit è all'origine di due ordini di criticità, riferiti al piano sociale ed a quello economico. Relativamente al primo, detto deficit si riflette nella condizione di permanente congestione, dovuta al peso dei rilevanti traffici nazionali e transnazionali, in cui vive permanentemente la comunità regionale, nonché nella sicurezza complessiva dell'area. Per quanto invece concerne il piano economico, l'Intesa sostiene che «la attuale offerta di infrastrutture di mobilità e trasporto non è in alcun modo idonea a soddisfare la domanda attuale, né tantomeno ad assicurare il sostegno alla crescita ed allo sviluppo auspicato, sia in termini quantitativi che di competitività, dell'intero sistema regionale»³³.

A fronte di questa disamina, l'Intesa conclude che «larga parte del deficit infrastrutturale fin qui evidenziato per il suo rilievo sociale ed economico, riveste carattere di vera e propria "emergenza" ed assume pertanto la configurazione di "preminente interesse nazionale"»³⁴.

Ancorché l'Intesa non espliciti gli obiettivi da essa perseguiti, questi sono riconoscibili per via deduttiva, ripercorrendone l'impianto logico e partendo dalle criticità da questa individuate.

Infatti, il riconoscimento della valenza di «preminente interesse nazionale» alle opere indicate nell'Intesa scaturisce dalla situazione emergenziale determinata dal deficit infrastrutturale riscontrato; conseguentemente, è possibile individuare nel superamento di tale situazione di deficit e delle criticità che esso determina sul piano sociale (permanente congestione cui è soggetta la popolazione locale e sicurezza) e su quello economico (incapacità dell'offerta infrastrutturale a sostenere gli obiettivi di sviluppo e di crescita dei fattori di competitività della regione), gli obiettivi perseguiti dall'Intesa.

In altri termini, gli obiettivi assunti dall'Intesa e conseguentemente assegnati alle infrastrutture da essa definite di «preminente interesse nazionale» possono essere sintetizzati secondo uno schema logico centrato su due famiglie di obiettivi: quella a valenza ambientale/sociale e quella a valenza economica (cfr. Tabella 3-2).

Tabella 3-2 Intesa Istituzionale Quadro: sistema degli obiettivi

Famiglia di obiettivi	Obiettivi	
Valenza ambientale/sociale	Miglioramento delle condizioni di vita della comunità regionale	<ul style="list-style-type: none"> • Contenimento dei fattori di pressione determinati dai rilevanti volumi di traffico che interessano il territorio ligure • Elevazione degli standard di sicurezza
Valenza economica	Sostegno allo sviluppo dell'economia regionale	<ul style="list-style-type: none"> • Raccordare a rete il territorio ligure con l'intero Paese e con l'Europa • Soddisfare l'attuale domanda di traffico • Soddisfare la domanda futura di traffico

Tali obiettivi trovano ulteriore e significativa specificazione proprio nel caso del Nodo di Genova, anch'esso ovviamente ricompreso tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale, laddove si specifica che la sua realizzazione è finalizzata a:

- «Decongestionare il traffico urbano e metropolitano»;

³³ Intesa Istituzionale Quadro, Premessa, pag. 2

³⁴ Intesa Istituzionale Quadro, Premessa, pag. 2

- «Assicurare un'offerta di mobilità del corridoio Tirrenico – Nord Europa»³⁵.

Tali obiettivi difatti riprendono e dettagliano la bipartizione in due distinte famiglie, riconosciuta nel sistema degli obiettivi perseguiti dall'Intesa, dal momento che il primo ed il secondo sono ascrivibili rispettivamente alla famiglia degli obiettivi a valenza ambientale ed a quella degli obiettivi a valenza economica.

3.2.1.2 Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale (TC.3)

Per quanto concerne la chiave di lettura "iniziativa progettuale", l'Intesa opera una più puntuale definizione degli elementi costitutivi rispetto a quella contenuta nella Deliberazione CIPE del Dicembre 2001. In luogo della formulazione «Nodo autostradale e stradale di Genova, comprese infrastrutture di raccordo (tunnel Rapallo – Fontanabuona, Santa Margherita)», l'Intesa distingue tra:

- «Realizzazione di un adeguato collegamento tra le Autostrade A10, A12, A7 e A26 a monte della città, compresa la sistemazione dei nodi di Voltri, San Benigno e Polcevera»
- «Sistemazione del nodo di Rapallo, compreso lo svincolo autostradale e i tunnel tra Rapallo e Fontanabuona e tra Rapallo e Santa Margherita»

Ancorché entrambi ricadenti all'interno della macrotipologia 4 "Area metropolitana di Genova", l'Intesa individua come due interventi distinti quello riguardante la Gronda di Ponente (collegamento A10, A12, A7 e A26) ed i relativi nodi (Voltri, San Benigno e Polcevera), da un lato, e quello concernente il Nodo di Rapallo, dall'altro.

Tale maggior livello di specificazione dell'iniziativa progettuale si riscontra anche per gli interventi afferenti la macrotipologia 3 "Hub portuali ed interportuali". Il riferimento agli «Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Genova», contenuto nel Primo Programma, nell'Intesa trova esplicitazione nei seguenti interventi:

- sistemazione accesso bacino di Voltri, compresi piazzali e viabilità RO-RO;
- realizzazione autoporto e viabilità di collegamento;
- viabilità portuale del bacino di Sampierdarena;
- sistemazione di Lungomare Canepa.

A tale riguardo è interessante notare che l'Intesa, sebbene li collochi all'interno della macrotipologia 3, include nel novero delle opere a preminente interesse nazionale interventi che -come si vedrà nel seguito- ricorrono tra quelli facenti parte della componente stradale del Nodo di Genova, quali in primo luogo la sistemazione di Lungomare Canepa.

3.2.2 Contributo e ruolo dell'atto

Ancorché riferito al complesso delle opere di preminente interesse nazionale e non, come per la pressoché restante parte dei documenti qui indagati, il contributo dell'atto in esame al Nodo stradale ed autostradale di Genova risiede nell'aver operato una prima definizione degli obiettivi strategici al cui perseguimento è rivolta l'iniziativa progettuale.

³⁵ Intesa Istituzionale Quadro, pag. 5

In questa ottica, l'Intesa individua due fondamentali famiglie di obiettivi, che troveranno ulteriore declinazione e puntualizzazione negli atti successivi: il miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni ed il sostegno allo sviluppo dell'economia regionale.

Per quanto riguarda il Nodo stradale ed autostradale, il riferimento a tale ultima famiglia di obiettivi si sostanzia in un ancora generico richiamo ad assicurare un'offerta di mobilità del corridoio Tirrenico – Nord Europa, mentre per il miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni, l'Intesa esplicitamente identifica come obiettivo dell'opera in esame il decongestionamento del traffico urbano e metropolitano, concorrendo con ciò a risolvere quelle «condizioni di permanente congestione» in cui vive tutta la comunità regionale ed a sgravarla dal «peso di rilevanti traffici e movimenti nazionali e transnazionali».

3.3 INTESA QUADRO RELATIVA ALLA COMPONENTE STRADALE DEL NODO STRADALE ED AUTOSTRADALE DI GENOVA

Estremi

<i>Sottoscrittori</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Regione Liguria • Provincia di Genova • Comune di Genova • Autorità Portuale di Genova
<i>Data</i>	9 Gennaio 2003

3.3.1 Analisi dell'atto per Temi di Concertazione affrontati (TC)

3.3.1.1 Obiettivi strategici (TC.1)

Il primo punto di attenzione è rappresentato dagli "obiettivi delle politiche". Così come in tutti gli altri atti concertativi presi in esame nel presente capitolo, anche in questo caso gli obiettivi assunti dall'Intesa Generale Quadro sono rintracciabili nelle premesse agli accordi sottoscritti nella parte conclusiva del documento.

Il ragionamento svolto dall'Intesa Generale Quadro prende le mosse dall'Intesa Istituzionale Quadro, stipulata tra Stato e Regione Liguria nel Marzo del 2002, e segnatamente si rifà alla definizione del Nodo di Genova in essa contenuta, quale «adeguato collegamento tra le Autostrade A10, A12, A7 e A26 a monte della città, compresa la sistemazione dei nodi di Voltri, San Benigno e Polcevera».

Partendo da tale definizione, l'Intesa Generale Quadro afferma che «per corrispondere a tale finalità, il progetto complessivo del Nodo stradale ed autostradale di Genova si prefigge i seguenti obiettivi:

- *Costituire un adeguato collegamento del Porto di Genova alla rete autostradale nazionale ed internazionale*, attraverso la realizzazione di una nuova carreggiata dell'autostrada A7 tra Genova Ovest e Serravalle e del relativo collegamento con il porto e la città;
- *Ottenere il decongestionamento del traffico urbano e metropolitano, potenziando al contempo il corridoio Tirrenico - Nord Europa*, attraverso la sostituzione della tratta dell'attuale A10 tra Genova Voltri ed il Polcevera, la realizzazione di una nuova tratta autostradale tra Rapallo/Chiavari e la A7, la realizzazione di nuovi collegamenti stradali e/o adeguamenti di viabilità esistenti per consentire una migliore accessibilità ai caselli autostradali esistenti e di nuova realizzazione, la sistemazione delle nodalità infrastrutturali di Voltri, Polcevera, Bolzaneto, San

Benigno-Tunnel subportuale e relativa viabilità di scorrimento urbano veloce verso ponente»³⁶.

Questo articolato quadro di obiettivi, nel quale in realtà sono compresenti sia dei veri e propri obiettivi che delle azioni volte a perseguirli, evidenzia la presenza di aspetti sia ricorrenti che di diversità rispetto all'Intesa Istituzionale Quadro.

Gli aspetti ricorrenti sono evidenti nel recepimento degli obiettivi di decongestionamento del traffico urbano e metropolitano e di potenziamento del corridoio Tirrenico - Nord Europa, che ripropongono la schematizzazione del quadro degli obiettivi secondo due famiglie, una a valenza ambientale e l'altra a valenza economica.

Gli aspetti di novità risiedono, invece, nella chiara esplicitazione dei rapporti intercorrenti tra Nodo e Porto e, conseguentemente, tra la realizzazione del primo e lo sviluppo del secondo. Se nelle premesse all'Intesa Istituzionale Quadro il tema della portualità era individuato come «fattore di forza e di competitività» che, tuttavia, restava solo potenziale a fronte del deficit infrastrutturale della regione, nell'Intesa Generale detto tema è apertamente correlato al Nodo di Genova, dal momento che questo deve perseguire l'obiettivo di «*costituire un adeguato collegamento del Porto di Genova alla rete autostradale nazionale ed internazionale*».

3.3.1.2 Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale (TC.3)

I contenuti dell'Intesa attinenti la chiave di lettura "iniziativa progettuale" possono essere rintracciati sia nel quadro degli obiettivi sopra riportato, nel quale come si è detto sono compresenti anche le soluzioni progettuali atte a perseguire gli obiettivi, sia nella parte relativa agli accordi sottoscritti, in cui alcune di tali soluzioni sono riprese e specificate.

Nello specifico, il complesso degli interventi che, secondo l'Intesa in esame, costituiscono il Nodo di Genova, può essere sintetizzato nei seguenti termini:

- Nuova tratta A10 tra Genova Voltri e Polcevera (Gronda di Ponente)³⁷;
- Nuova carreggiata A7 tra Genova Ovest e Serravalle e relativo nuovo collegamento con il porto e la città;
- Nuova tratta autostradale tra Rapallo/Chiavari ed A7 (Gronda di Levante);
- Nuovi collegamenti stradali e/o adeguamenti di viabilità esistenti per consentire una migliore accessibilità ai caselli autostradali esistenti e di nuova realizzazione;
- Sistemazione delle nodalità infrastrutturali di Voltri, Polcevera, Bolzaneto, San Benigno-Tunnel subportuale e relativa viabilità di scorrimento urbano veloce verso ponente.

Stante il titolo dell'Intesa, che per l'appunto riporta tra gli oggetti di intesa la componente stradale del Nodo, tale aspetto è dettagliato nella parte del documento dedicata alla definizione degli accordi assunti.

A tale riguardo nell'Intesa si conviene che «*i progetti facenti parte della componente stradale del nodo stradale ed autostradale di Genova sono i seguenti*:

1. *Viabilità di scorrimento urbano veloce tra Voltri ed il torrente Bisagno;*

³⁶ Intesa Generale Quadro, pag. 1

³⁷ L'Intesa letteralmente riporta «Sostituzione della tratta della attuale A10 tra Genova Voltri ed il Polcevera»

2. Nuova modalità di interconnessione tra la viabilità di scorrimento veloce e l'autostrada;
3. Nuova viabilità e/o adeguamento viabilità esistente di accesso ai caselli autostradali».

Sempre secondo l'Intesa, l'ulteriore dettaglio di tali interventi è riportato in Tabella 3-3.

Tabella 3-3 Intesa Quadro: dettaglio interventi della componente stradale del Nodo

1	Viabilità di scorrimento urbano veloce	<ul style="list-style-type: none"> • Voltri - Pegli • Pegli – Polcevera • Polcevera - San Benigno (Lungomare Canepa) • San Benigno – Bisagno (Tunnel e nuova viabilità)
2	Nuova modalità di interconnessione	<ul style="list-style-type: none"> • Nodo San Benigno
3	Viabilità di accesso ai caselli autostradali	<u>Direttrice A7</u> <ul style="list-style-type: none"> • Bolzaneto (completamento viabilità Polcevera) • Nodo Pontedecimo
		<u>Direttrice Gronda di Levante</u> <ul style="list-style-type: none"> • Calvari e Traso • Chiavari e Lavagna • Rapallo (collegamento Rapallo – Santa Margherita)

Il quadro degli interventi sopra riportato risulta assai più dettagliato di quello contenuto nell'Intesa Istituzionale Quadro che, per quanto riguarda segnatamente Genova, si riferisce genericamente alla «sistemazione dei nodi di Voltri, San Benigno e Polcevera» ed include gli interventi relativi alla viabilità portuale del bacino di Sampierdarena e la sistemazione del Lungomare Canepa all'interno della macrotipologia 3 "Hub portuali ed interportuali".

3.3.2 Contributo e ruolo dell'atto

Sotto il profilo contenutistico, il contributo offerto dall'Intesa Generale Quadro al processo progettuale/decisionale può essere sintetizzato come riportato in Tabella 3-4.

Tabella 3-4 Intesa Quadro: sintesi contenutistica

Temi		Contenuti
TC.1	Obiettivi strategici	<ul style="list-style-type: none"> • Correlazione Nodo – Porto sotto il profilo funzionale, in quanto il Nodo costituisce «adeguato collegamento» del porto alla rete autostradale nazionale ed internazionale
TC.3	Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale	<ul style="list-style-type: none"> • Definizione della componente stradale del nodo

Il ruolo rivestito dall'Intesa del Gennaio 2003 è quindi sintetizzabile nei seguenti termini:

1. Ampliamento del campo degli obiettivi strategici
2. Definizione degli elementi costitutivi l'iniziativa progettuale

In merito al primo punto, l'Intesa, esplicitando con chiarezza l'esistenza di una stretta correlazione intercorrente tra Nodo di Genova e sviluppo del Porto, amplia il campo degli obiettivi strategici e soprattutto attribuisce al progetto in esame una valenza di funzionalità per l'economia locale.

Se difatti nell'Intesa Istituzionale Quadro la correlazione tra il progetto del Nodo di Genova e l'obiettivo del sostegno all'economia regionale era generico, in quanto comune a tutte le opere aventi preminente interesse nazionale, nell'Intesa Generale Quadro detto obiettivo si specifica, individuandone i termini nel Nodo e nel Porto.

Per quanto attiene il secondo punto, la centralità del ruolo rivestito dall'Intesa relativamente alla definizione dell'iniziativa progettuale discende dal suo essere il primo, e sostanzialmente l'unico, atto che individua con chiarezza gli interventi costitutivi la componente stradale del Nodo.

3.4 PROTOCOLLO D'INTESA PER LA REALIZZAZIONE DEL NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA

Estremi

<i>Sottoscrittori</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Regione Liguria • Provincia di Genova • Comune di Genova • ANAS SpA
<i>Data</i>	27 Febbraio 2006

3.4.1 Analisi dell'atto per Temi di Concertazione affrontati (TC)

3.4.1.1 Obiettivi strategici (TC.1)

In merito alla definizione degli "obiettivi strategici", il Protocollo d'Intesa del Febbraio 2006 non presenta elementi di novità rispetto agli atti precedenti. Il Protocollo si limita a richiamare, pressoché in forma integrale, le motivazioni assunte dall'Intesa Istituzionale Quadro, a ragione dell'individuazione delle infrastrutture ed opere di preminente interesse nazionale, ed a riferirle nel loro complesso al solo Nodo stradale ed autostradale di Genova. In questa logica, nella premessa al Protocollo, si afferma che «la situazione viaria di Genova risulta notevolmente congestionata, a causa dell'elevato volume di traffico che la interessa, per cui il Nodo stradale ed autostradale di Genova è stato inserito tra le priorità del primo programma delle opere strategiche della Legge 443/01, cosiddetta Legge Obiettivo».

3.4.1.2 Obiettivi di progettazione (TC.2)

La genesi del Protocollo in esame è all'origine del notevole contributo che esso fornisce alla definizione degli "obiettivi di progettazione". Il Protocollo, infatti, come esplicitamente richiamato nella sua premessa, scaturisce dalla nota congiunta del Dicembre 2005, con la quale la Regione Liguria, la Provincia di Genova ed il Comune di Genova hanno espresso la loro posizione, critica, in merito al progetto preliminare sviluppato nel 2004 (soluzione con attraversamento in subalveo del torrente Polcevera) ed hanno conseguentemente

fissato gli obiettivi generali e specifici da assumere nella progettazione del Nodo e le connesse soluzioni progettuali atte a perseguirli³⁸.

Entrando nel merito degli obiettivi di progettazione, questi sono articolabili secondo lo schema riportato in Tabella 3-5.

Tabella 3-5 Protocollo per la realizzazione del Nodo di Genova: schematizzazione degli obiettivi di progettazione

Famiglia di obiettivi	Obiettivi	
Valenza ambientale	Contenimento degli impatti ambientali e territoriali delle infrastrutture autostradali nuove/esistenti	<ul style="list-style-type: none"> • Contenimento degli impatti dell'intero Nodo; • Contenimento degli impatti di specifiche parti del Nodo; • Dirottamento del traffico pesante dalla tratta cittadina della A10 alla Gronda di ponente
Valenza funzionale	Rispetto delle esigenze funzionali	

Per quanto concerne la prima famiglia di obiettivi (a valenza ambientale), come risulta dalla schematizzazione sopra riportata, il Protocollo indica il contenimento degli impatti territoriali ed ambientali determinati dall'opera in progetto come obiettivo da perseguire nella progettazione dell'intero Nodo e delle sue specifiche parti, spesso coniugandolo con l'efficienza funzionale.

A livello generale, nel Protocollo difatti si afferma che «le infrastrutture suddette dovranno rispettare le esigenze funzionali della città di Genova, del suo porto e della intera Liguria, ed al tempo stesso dovranno essere caratterizzate da un impatto territoriale ed ambientale il più possibile contenuti»³⁹, aspetto questo che costituisce uno dei primi impegni sottoscritti dalle parti.

Tali principi ed impegni di livello generale trovano specifica declinazione in ciascuna delle parti che costituiscono il Nodo, concretizzandosi nelle soluzioni progettuali congiuntamente elaborate dai tre Enti territoriali in occasione delle linee guida progettuali per la gronda di ponente. Secondo quanto riportato nella premessa del protocollo in esame, le indicazioni progettuali riportate nelle linee guida «sono sintetizzate negli elaborati grafici allegati che individuano delle soluzioni funzionali agli scopi prefissati e che al tempo stesso, seppure suscettibili di ulteriori miglioramenti di dettaglio, risultano già notevolmente migliorative sotto il profilo degli impatti, rispetto ai tracciati sviluppati in precedenza»⁴⁰.

In buona sostanza, la parte concertativa del protocollo individua come impegni quanto rilevato e proposto per le singole parti del Nodo nelle citate linee guida e richiamato nella premessa al protocollo stesso.

Nello specifico, relativamente alla Gronda di ponente, le Parti convengono sulla «necessità che la configurazione della interconnessione della nuova Gronda con la A26 e

la A7, pur nella sua inevitabile complessità funzionale e geometrica, abbia un impatto contenuto e maggiormente diluito tra Voltri e Vesima, come indicato negli allegati grafici»⁴¹.

Analogamente, per le interconnessioni con le altre due autostrade, si condivide «la necessità di individuare una soluzione di innesto della Gronda di ponente sulla A7 che coniughi un impatto territoriale adeguatamente contenuto con la garanzia di una ottimale funzionalità, anche in considerazione della prossimità della interconnessione con la A12»⁴².

Per quanto concerne gli obiettivi da conseguire nella progettazione dell'attraversamento del torrente Polcevera, questi riguardano la salute pubblica delle popolazioni residenti all'intorno e le qualità percettive.

In merito al primo tema, il Protocollo pone come «condizione irrinunciabile» quella di «fornire esplicite garanzie per la tutela degli abitanti interessati, attraverso adeguate forme di ricollocazione degli abitanti che attualmente vivono sotto il viadotto Morandi e di quelli direttamente interessati dalla nuova infrastruttura». In questa ottica, convenuto il carattere prioritario dell'attivazione preventiva di tali interventi rilocalizzativi, «gli Enti territoriali si impegnano affinché siano individuati i luoghi e le procedure per consentire detta ricollocazione, restando inteso che i relativi oneri saranno inseriti nel progetto preliminare della Gronda di ponente, a cura della società Autostrade per l'Italia»⁴³.

Relativamente al secondo tema, le Parti, muovendo dal riconoscimento della notevole visibilità del nuovo viadotto di attraversamento del torrente Polcevera e delle peculiarità del sito, concordano sulla necessità che vengano sviluppate «progettazioni specifiche per i nuovi viadotti sul Polcevera e San Benigno, di potenziale significato architettonico e geografico»⁴⁴.

Sempre con riferimento alla prima famiglia di obiettivi, il Protocollo definisce «fondamentale che la nuova Gronda di ponente venga concepita e progettata per essere primariamente destinata al traffico pesante, allo scopo specifico di dirottare il massimo numero possibile di veicoli che attualmente percorrono la tratta cittadina della A10»⁴⁵.

A completamento della trattazione relativa agli obiettivi di progettazione a valenza ambientale, si evidenzia che, sebbene all'interno di detta famiglia non sia presente alcun riferimento agli aspetti realizzativi, gli impegni assunti a tale riguardo documentano un'implicita considerazione dell'obiettivo del contenimento degli impatti determinati dall'opera in progetto anche nella fase di cantierizzazione.

3.4.1.3 Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale (TC.3)

Relativamente a questa terza chiave di lettura, il Protocollo opera un ulteriore passo nella direzione della definizione della configurazione del Nodo di Genova.

Infatti, dopo aver ricordato che «la Regione Liguria, la Provincia ed il Comune di Genova hanno precisato che la soluzione di detto "Nodo" deve essere intesa come la realizzazione

⁴¹ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 6

⁴² Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 7

⁴³ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 6

⁴⁴ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 6. Come risulta dalla stessa citazione, le considerazioni in merito alla visibilità dell'intervento ed alla peculiarità dei siti, nonché l'impegno assunto tra le Parti, riguardano anche i viadotti di San Benigno.

⁴⁵ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 7

³⁸ Nota 1937/P del 15 Dicembre 2005

³⁹ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 5

⁴⁰ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 4

di un arco autostradale e stradale comprendente il by-pass completo dell'area metropolitana genovese e quindi sia la Gronda di ponente, sia quella di levante, sia il nuovo sistema viario urbano, compreso il tunnel sub-portuale» ed aver evidenziato che «il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha condiviso tale impostazione», il Protocollo specifica gli interventi succitati e li suddivide in relazione alla competenza (cfr. Tabella 3-6).

Tabella 3-6 Protocollo per la realizzazione del Nodo di Genova: articolazione delle opere e degli interventi per competenza

Competenza	Interventi ed opere
Autostrade per l'Italia ai sensi del IV atto aggiuntivo ANAS/Autostrade	<ul style="list-style-type: none"> • Gronda di ponente • Adeguamento A7 • Nodo di San Benigno • Tunnel di Rapallo
Soggetto Attuatore da individuare	<ul style="list-style-type: none"> • Gronda di levante • Tunnel sub-portuale • Sistemazione lungomare Canepa • Collegamento tunnel sub-portuale con gli svincoli di Genova Est e Genova Nervi

Il quadro degli interventi ed opere ricostruito dal Protocollo presenta alcune differenze rispetto a quello definito dall'Intesa Generale Quadro (Gennaio 2003), relativamente a quelle che detta intesa individua come «viabilità di scorrimento urbano veloce tra Voltri ed il torrente Bisagno» e «nuova viabilità e/o adeguamento viabilità esistente di accesso ai caselli autostradali» (cfr. Tabella 3-3). Per quanto concerne la viabilità di scorrimento, gli interventi comuni ai due atti sono quelli relativi al Lungomare Canepa, al Tunnel sub-portuale ed alla nuova viabilità connessa, mentre non compaiono nel Protocollo quelli riguardanti la restante parte della viabilità compresa tra Voltri e Cornigliano. In merito alla viabilità di accesso ai caselli, questa di fatto non è compresa nel quadro ricostruito dal Protocollo, in quanto non è presente alcuna indicazione relativa agli interventi lungo la direttrice A7 (completamento della viabilità Polcevera e Nodo Pontedecimo) e sulla direttrice Gronda di levante.

Sulla base del quadro così ricostruito nella premessa al Protocollo, le Parti firmatarie hanno convenuto sulla «necessità di definire uno scenario infrastrutturale complessivo per il nodo stradale ed autostradale di Genova, da sviluppare progettualmente in maniera coordinata – seppure secondo una tempistica articolata – e da attuare progressivamente in forma organica»⁴⁶.

Relativamente agli interventi compresi nel IV Atto aggiuntivo, oltre ai tracciati della Gronda di ponente e dell'adeguamento della A7 (cfr. par. 3.4.1.4), un ulteriore aspetto sul quale hanno convenuto le Parti riguarda il Nodo di San Benigno, relativamente al suo carattere prioritario ed al rapporto con il tunnel sub-portuale. Se tutti gli interventi contemplati dal IV Atto aggiuntivo «vengono confermati come prioritari», il Protocollo sottolinea il carattere di priorità assunto dal Nodo di San Benigno «in quanto anello di congiunzione tra la rete

⁴⁶ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 5

autostradale, il porto ed il nuovo sistema viario di scorrimento urbano». Relativamente al rapporto con il tunnel sub-portuale, il Protocollo, oltre a sottolineare la stretta correlazione, entra nel merito della tempistica di realizzazione delle due opere, affermando che questa «potrà essere eventualmente esaminata e presa in considerazione dalle parti in una fase successiva, ove gli sviluppi progettuali ne indicassero la convenienza ovvero ove emergessero altri fattori favorevoli»⁴⁷.

Per quanto riguarda, invece, le opere non comprese nel IV Atto aggiuntivo, gli accordi stipulati concernono l'impegno di ANAS, in collaborazione con gli Enti territoriali, a «sviluppare gli approfondimenti, le analisi e gli studi relativi alla Gronda autostradale di levante», ad «approfondire il tema delle interconnessioni del nuovo sistema viario urbano e del tunnel sub-portuale con la rete autostradale, in corrispondenza di Genova Est e di Genova Nervi», nonché a «studiare l'individuazione e la progettazione di nuovi caselli sulla A12»⁴⁸. Infine, sempre in merito al tunnel sub-portuale, ANAS si impegna a verificare in sede europea la possibilità di estendere la convenzione vigente con la società Autostrade anche alla realizzazione di detta gara.

3.4.1.4 Soluzioni progettuali di tracciato (TC.4)

Come premesso, gli obiettivi di progettazione sopra richiamati hanno prefigurato le soluzioni progettuali relative al tracciato dell'intero Nodo e delle sue parti principali.

Tali scelte progettuali, oggetto di uno specifico elaborato grafico allegato al Protocollo, riguardano:

1. Gronda di ponente
2. Interconnessione di Voltri
3. Adeguamento della A7

In merito alla Gronda di ponente, nella parte concertativa del Protocollo si afferma che «le Parti convengono di sostituire il precedente tracciato caratterizzato dall'attraversamento in sub-alveo del torrente Polcevera, con un altro tracciato caratterizzato dall'attraversamento aereo della stessa valle, da attuare mediante la realizzazione di un ponte posto in prossimità dell'esistente viadotto Morandi»⁴⁹. Ne consegue l'impegno di dette Parti a «sviluppare un progetto della Gronda di ponente atto a collegare Genova Voltri con Genova Ovest, secondo la configurazione rappresentata negli allegati grafici»⁵⁰.

In merito all'interconnessione di Voltri, come già evidenziato nel paragrafo dedicato agli obiettivi di progettazione, il Protocollo dà atto che le Parti «convengono sulla necessità che la configurazione della interconnessione della nuova Gronda con la A26 e la A7, pur nella sua inevitabile complessità funzionale e geometrica, abbia un impatto contenuto e maggiormente diluito tra Voltri e Vesima, come indicato negli allegati grafici»⁵¹.

Relativamente all'adeguamento della A7, il Protocollo registra l'accordo sulla configurazione della nuova carreggiata Nord riportata nei citati allegati grafici, e sulla

⁴⁷ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 6

⁴⁸ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 8

⁴⁹ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 6

⁵⁰ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 6

⁵¹ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 6

«opportunità di individuare una soluzione analoga anche per la carreggiata Sud, rinviando la definizione del relativo schema funzionale in sede di tavolo tecnico coordinato dalla Regione Liguria»⁵².

3.4.1.5 Soluzioni progettuali di esercizio (TC.5)

In coerenza con l'obiettivo di progettazione del contenimento degli impatti ambientali e territoriali, secondo il quale la Gronda di ponente deve essere concepita e progettata per essere prioritariamente destinata al traffico pesante ed in modo tale da dirottare il massimo numero possibile di veicoli (cfr. par. 3.4.1.2), «le Parti convergono sulla opportunità di prevedere la possibilità di introdurre [sulla tratta cittadina della A10] uno specifico divieto di transito ai mezzi pesanti»⁵³.

Sebbene il tema della chiusura al traffico pesante della tratta cittadina della A10 non sia ripreso dalle intese successive e benché, a fronte dell'utilizzo dei termini "opportunità" e "possibilità", la formulazione datane dal Protocollo abbia una valenza interlocutoria, tale punto dell'accordo pur sempre manifesta una precisa concezione del ruolo funzionale della Gronda di ponente.

3.4.1.6 Soluzioni progettuali di cantierizzazione (TC.6)

Come premesso, ancorché il tema del contenimento degli impatti determinati dalla realizzazione delle opere non trovi una sua formulazione tra gli obiettivi di progettazione convenuti dalle Parti, detto tema riveste una particolare rilevanza a livello di scelte operative condivise.

Nello specifico, i punti sui quali è stata raggiunta l'intesa sono:

1. La viabilità e le aree per la cantierizzazione
2. La gestione delle terre di scavo

Relativamente al primo punto, riveste particolare rilevanza ai fini dei successivi sviluppi progettuali, l'intesa raggiunta in merito alla «esigenza di prevedere la realizzazione preventiva di alcune nuove infrastrutture viarie locali, indispensabili per garantire condizioni di accessibilità sostenibili»⁵⁴, e quella concernente «la esigenza irrinunciabile di garantire la disponibilità di una area sul versante di destra idrografica del torrente Polcevera, al piede della località Coronata, per assicurare la procedura di scavo meccanizzato nella fase di avvio dei lavori»⁵⁵. A tale riguardo, gli Enti territoriali si impegnano a garantire detta disponibilità durante le successive fasi di approvazione dei progetti.

In ragione degli esiti che ha avuto nei successivi atti concertativi il tema della gestione delle terre di scavo riveste un ruolo centrale nell'ambito degli accordi sottoscritti con il presente Protocollo.

Le scelte di livello operativo sulle quali convergono le Parti firmatarie discendono dalla condivisione dell'assunto che *gli interventi mirati alla riallocazione nel porto di Genova dello smarino proveniente dagli scavi siano «strettamente necessari per la realizzazione*

della Gronda di ponente ed assolutamente funzionali alla Gronda stessa»⁵⁶. L'importanza di questa affermazione risulta sostanziale dal momento che stabilisce l'esistenza di una correlazione, definita in termini di stretta ed assoluta funzionalità, tra la possibilità di realizzare la Gronda di ponente e lo smaltimento delle terre di scavo all'interno del porto di Genova.

Stante l'affermazione di tale stretto legame, le Parti convengo nel ritenere «indispensabile che il progetto preliminare della Gronda di ponente *inglobi a pieno titolo* la individuazione, la progettazione e la realizzazione di un riempimento a mare espressamente dedicato allo stoccaggio dei materiali derivanti dallo scavo delle gallerie»⁵⁷, tanto che ANAS riconosce che i relativi oneri sostenuti da Autostrade per l'Italia rientreranno nel costo del Nodo di Genova e troveranno copertura all'interno del IV Atto aggiuntivo.

L'esito che la condivisione di tali assunzioni di principio determina sul piano degli accordi a carattere più strettamente operativo si esplica nell'impegno di ANAS «a curare la individuazione, la progettazione e la realizzazione del citato riempimento a mare - ... - da localizzare nell'ambito del Porto di Genova, *coerentemente* con le indicazioni contenute nel Piano Regolatore Portuale (PRP) o previste da idonee modifiche dello stesso, nel frattempo condivise tra le Parti»⁵⁸.

3.4.2 Contributo e ruolo dell'atto

Sotto il profilo contenutistico, il contributo offerto dal Protocollo del Febbraio 2006 al processo progettuale/decisionale può essere così sintetizzato come riportato in Tabella 3-7.

Tabella 3-7 Protocollo per la realizzazione del Nodo di Genova: sintesi contenutistica

Temi		Contenuti
TC.1	Obiettivi strategici	<ul style="list-style-type: none"> • Correlazione Nodo – Porto sotto il profilo funzionale, in quanto il Nodo costituisce «adeguato collegamento» del porto alla rete autostradale nazionale ed internazionale
TC.2	Obiettivi di progettazione	<ul style="list-style-type: none"> • Individuazione del contenimento degli impatti ambientali e territoriali, e del rispetto delle esigenze funzionali del contesto di intervento (città e porto) e dell'area vasta (Liguria), come obiettivi informativi della progettazione dell'intero Nodo e delle sue singole parti; • Tutela degli abitanti della zona di attraversamento del Polcevera, attraverso interventi rilocalizzativi; • Finalizzazione della Gronda di ponente al traffico pesante.
TC.3	Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale	<ul style="list-style-type: none"> • Puntualizzazione degli elementi costitutivi il Nodo, articolati in componente autostradale e componente stradale;

⁵² Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 7

⁵³ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 7

⁵⁴ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 7

⁵⁵ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 7

⁵⁶ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 7

⁵⁷ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 7

⁵⁸ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pagg. 7 ed 8

Temi		Contenuti
		<ul style="list-style-type: none"> Definizione delle competenze alla realizzazione del Nodo (opere di competenza di Autostrade per l'Italia in quanto inserite nel IV Atto aggiuntivo ANAS/ASPI ed opere per le quali è necessario trovare il soggetto attuatore e le relative fonti di finanziamento); Definizione della tempistica di realizzazione del Nodo, attraverso l'individuazione degli interventi prioritari (Gronda di ponente, adeguamento A7, Nodo di San Benigno, tunnel di Rapallo) all'interno di un disegno progettuale unitario; Sottolineatura del carattere prioritario del Nodo di San Benigno, in ragione della sua funzione di elemento di connessione del porto alla rete autostradale, e della sua stretta correlazione con il tunnel sub-portuale
TC.4	Soluzioni progettuali di tracciato	<ul style="list-style-type: none"> Ridefinizione del tracciato della Gronda di ponente Ridefinizione dell'interconnessione di Voltri Ridefinizione del tracciato dell'adeguamento della A7 (carreggiata Nord)
TC.5	Soluzioni progettuali di esercizio	<ul style="list-style-type: none"> Possibilità di introdurre misure di chiusura al traffico pesante lungo la tratta cittadina della A10
TC.6	Soluzioni progettuali di cantierizzazione	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione preventiva di alcune nuove viabilità locali, facenti parte della rete viaria a servizio della cantierizzazione; Definizione delle modalità di conferimento definitivo delle terre di scavo, in termini di riconoscimento alla loro riallocazione nel porto di Genova, della valenza di interventi strettamente necessari ed assolutamente funzionali alla realizzazione della Gronda di ponente Individuazione nel PRP del riferimento di coerenza per la localizzazione del riempimento a mare

Come si evince dal quadro sopra riportato (cfr. Tabella 3-7), il ruolo del Protocollo del Febbraio 2006 all'interno del processo progettuale/decisionale è sintetizzabile nei seguenti termini:

1. Ridefinizione di temi già facenti parte del processo progettuale/decisionale;
2. Introduzione di nuovi temi di concertazione

Per quanto concerne la riformulazione di temi negoziali consolidati, essa è rintracciabile nelle parti del Protocollo concernenti la definizione degli interventi e delle opere costitutive l'iniziativa progettuale e dei loro tracciati.

Per quanto concerne il ruolo rivestito dal Protocollo nell'introduzione di nuovi temi di concertazione, questi sono:

1. Tutela degli abitanti della zona di attraversamento del Polcevera, in termini di delocalizzazione di quelli che attualmente vivono nelle abitazioni poste sotto al viadotto Morandi e che saranno direttamente interessati dalla nuova infrastruttura;
2. Finalizzazione della Gronda di ponente ad assorbire il traffico pesante e conseguente eventuale chiusura a tale tipologia di traffico della tratta urbana della A10;
3. Realizzazione preventiva delle nuove viabilità facenti parte della rete viaria a servizio della cantierizzazione e disponibilità dell'area di Coronata;
4. Definizione delle modalità di conferimento definitivo delle terre di scavo e loro riallocazione nel porto di Genova, in termini di riconoscimento della valenza di interventi strettamente necessari ed assolutamente funzionali alla realizzazione della Gronda di ponente.

In conclusione, è possibile affermare che il Protocollo del Febbraio 2006 riveste un ruolo nodale all'interno del recente processo progettuale/decisionale in quanto, per un verso, segna l'avvio di un'ulteriore fase progettuale centrata su una diversa configurazione planimetrica dei principali elementi infrastrutturali del Nodo di Genova, e per l'altro, introduce una serie di nuovi temi tra i quali spicca quello della correlazione tra terre di scavo del Nodo ed assetto del porto di Genova.

3.5 PROTOCOLLO DI INTESA SULLO STATO DI AVANZAMENTO DELLA GRONDA AUTOSTRADALE DI PONENTE

Estremi

<i>Sottoscrittori</i>	<ul style="list-style-type: none"> Regione Liguria Provincia di Genova Comune di Genova Autorità Portuale di Genova ANAS SpA Autostrade per l'Italia SpA
<i>Data</i>	3 Agosto 2006

3.5.1 Analisi dell'atto per Temi di Concertazione affrontati (TC)

3.5.1.1 Obiettivi di progettazione (TC.2)

La sistematizzazione dei contenuti del Protocollo per "obiettivi di progettazione" ha condotto all'individuazione di due famiglie, una a valenza ambientale e l'altra a valenza funzionale, peraltro già riscontrata nell'esame del Protocollo del Febbraio 2006.

Tale impianto difatti emerge con chiarezza nella ricostruzione dello stato di avanzamento progettuale operata dal Protocollo, laddove questo afferma che «il tracciato della Gronda di ponente è stato affinato, allo scopo di *umentarne la funzionalità e di contenerne ulteriormente l'impatto territoriale, nella prospettiva di delineare una infrastruttura compiutamente sostenibile ed ambientalmente compatibile*»⁵⁹.

Per quanto concerne la famiglia degli obiettivi a valenza ambientale, il Protocollo si concentra sul tema della tutela degli abitanti, dandone tuttavia una declinazione diversa

⁵⁹ Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda, pag. 1

rispetto a quella offerta dalla precedente intesa del Febbraio 2006. Infatti, segna un significativo ampliamento dell'obiettivo della tutela, che passa dagli «abitanti che attualmente vivono sotto il viadotto Morandi e di quelli direttamente interessati dalla nuova infrastruttura»⁶⁰ ai «residenti negli edifici interessati dal tracciato o ricadenti nelle fasce di influenza»⁶¹ ed alle «attività economiche interferenti con l'infrastruttura»⁶².

In ragione di ciò, il protocollo in esame determina un'estensione del tema della tutela dei residenti e di quello connesso della loro ricollocazione, sia sotto il profilo spaziale, dilatandone l'ambito fino a comprendere gli abitanti ricadenti entro le fasce di influenza dell'intera Gronda di ponente, sia sotto quello funzionale, includendovi le attività economiche.

Relativamente alla famiglia di obiettivi a valenza funzionale, secondo quanto affermato dal Protocollo, il citato incremento di funzionalità risiede nella «nuova impostazione del progetto [che] si prefigge il trasferimento sulla nuova arteria di almeno la metà del flusso veicolare che attualmente percorre la tratta urbana della A10 e consente di riguardare l'obiettivo di trasferirvi la totalità dei veicoli pesanti»⁶³.

Il confronto con la formulazione del medesimo obiettivo definito dalla precedente intesa evidenzia l'esistenza di una parziale differenza. In buona sostanza, il Protocollo in esame si limita ad esprimere in forma quantitativa quanto espresso da quello del Febbraio 2006 in merito all'obiettivo di dirottare sulla nuova infrastruttura «il massimo numero possibile di veicoli che attualmente percorrono la tratta cittadina della A10». Per contro, «l'obiettivo di trasferirvi la totalità dei veicoli pesanti» resta soltanto a livello di fine, reso possibile dalla nuova impostazione progettuale, in quanto non risulta sostanziata da alcuna scelta di livello operativo, quale la chiusura della tratta urbana della A10 al traffico pesante, sulla cui «opportunità» e «possibilità» avevano convenuto le Parti firmatarie del precedente Protocollo del Febbraio 2006.

3.5.1.2 Soluzioni progettuali di cantierizzazione (TC.6)

Come per il precedente Protocollo, anche in questo caso il tema degli aspetti realizzativi è affrontato sotto un duplice profilo:

1. La viabilità a supporto della cantierizzazione
2. La gestione delle terre di scavo

Relativamente alla rete viaria a supporto della cantierizzazione, il Protocollo ribadisce quanto già convenuto in quello del Febbraio 2006, relativamente alla natura propedeutica della «realizzazione di nuove opere viarie a carattere permanente», sottolineando che queste sono «comunque ricomprese nel sistema Gronda di ponente»⁶⁴.

Per quanto concerne la gestione delle terre di scavo, il Protocollo, dato conto dello stato di avanzamento dell'attività di definizione del problema del conferimento a mare delle terre, la correla al tema dell'assetto del frontemare, segnatamente affermando come detta

attività stia procedendo «coerentemente con il progetto di riqualificazione del waterfront, il cui avanzamento consentirà a breve la disponibilità di tutti i necessari indirizzi»⁶⁵.

Rispetto agli atti precedenti, quello dell'Agosto 2006 è il primo in cui viene esplicitamente introdotto il termine e, con esso, il tema del «progetto di riqualificazione del waterfront».

A tale riguardo si evidenzia che se il Protocollo del Febbraio 2006 individuava nella coerenza con «le indicazioni contenute nel Piano Regolatore Portuale (PRP) o previste da idonee modifiche allo stesso, nel frattempo condivise tra le Parti»⁶⁶ il riferimento per la localizzazione del «riempimento a mare» nell'ambito del porto di Genova, il Protocollo dell'Agosto 2006 riferisce tale requisito di coerenza al progetto di riqualificazione del waterfront. Nell'individuare detto progetto come riferimento per la coerente localizzazione del riempimento a mare, il Protocollo in esame supera lo strumento istituzionalmente preposto alla definizione dell'assetto portuale, ossia il PRP, sia pur implicitamente affermando che questo, essendo stato approvato nel 2001, non era più rappresentativo di quelle scelte avanzate con il cosiddetto «Affresco di Piano» e che l'avanzamento del citato progetto di riqualificazione avrebbe dovuto consentire di definire.

3.5.2 Contributo e ruolo dell'atto

Come si evince dal titolo stesso del Protocollo, esso si configura come uno stato di avanzamento del progetto della Gronda e, in quanto tale, richiama gli accordi stipulati nei precedenti atti. Conseguentemente, il contributo ed il ruolo del Protocollo dell'Agosto 2006 si evidenziano non tanto nell'introduzione di nuovi temi all'interno del processo progettuale/decisionale, quanto invece nella declinazione di quelli già presenti all'interno di tale processo.

Sotto questo profilo, gli aspetti di novità introdotti dal Protocollo in esame sono riportati in Tabella 3-8.

Tabella 3-8 Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda autostradale di ponente: sintesi contenutistica

Temi		Contenuti
TC.2	Obiettivi di progettazione	<ul style="list-style-type: none"> • Estensione della tutela degli abitanti a tutti quelli residenti negli edifici interessati dal tracciato o ricadenti nelle fasce di influenza, e che saranno oggetto di interventi rilocalizzativi; • Estensione degli interventi rilocalizzativi alle attività economiche interferenti con l'infrastruttura
TC.6	Soluzioni progettuali di cantierizzazione	<ul style="list-style-type: none"> • Definizione delle modalità di conferimento definitivo delle terre di scavo, in termini di individuazione del progetto di riqualificazione del fronte mare come riferimento di coerenza per la localizzazione del riempimento a mare

In conclusione, oltre alla generalizzazione del nesso tra tutela degli abitanti e residenzialità alternativa, il ruolo del Protocollo dell'Agosto 2006 all'interno del processo decisionale/progettuale risiede nell'aver chiaramente fissato la stretta correlazione tra la

⁶⁰ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 6

⁶¹ Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda, pag. 2

⁶² Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda, pag. 3

⁶³ Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda, pag. 1

⁶⁴ Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda, pag. 2

⁶⁵ Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda, pag. 2

⁶⁶ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova, pag. 8

Gronda di ponente ed il progetto di riqualificazione del frontemare. Il Protocollo in esame costituisce quindi l'atto attraverso il quale formalmente si compie la commistione tra due dei principali ambiti tematici del dibattito sulla struttura urbana e territoriale dell'area genovese, ossia l'assetto della rete viaria primaria e principale, che come visto da più di venti anni si concentra sul Nodo di Genova, e l'assetto del frontemare, entrato prepotentemente in gioco a seguito della proposta progettuale contenuta nell'«Affresco di Piano».

3.6 PROTOCOLLO D'INTESA PER LA NUOVA VIABILITÀ DI ADDUZIONE AI CASELLI AUTOSTRADALI

Estremi

Sottoscrittori	<ul style="list-style-type: none"> • Ministero Infrastrutture • Regione Liguria • Provincia di Genova • Comune di Genova • Comune di Chiavari • Comune di Lavagna • Comune di Rapallo • Autorità Portuale di Genova • ANAS SpA • Autostrade per l'Italia SpA • RFI SpA
Data	5 Febbraio 2007

3.6.1 Analisi dell'atto per Temi di Concertazione affrontati (TC)

3.6.1.1 Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale (TC.3)

Il Protocollo in esame, come peraltro testimonia il suo stesso titolo per esteso⁶⁷, è per la quasi totalità centrato sulla viabilità di adduzione ai caselli autostradali di Genova Voltri, Lavagna/Chiavari e Rapallo, tema questo già affrontato nell'Intesa Istituzionale Quadro (Marzo 2002), che include la «sistemazione dell'accesso al bacino di Voltri» nell'ambito delle opere aventi preminente interesse nazionale appartenenti alla macrotipologia 3 «Hub portuali ed interportuali», e nell'Intesa Generale Quadro (Gennaio 2003), tra i cui impegni risulta la «Nuova viabilità e/o adeguamento viabilità esistente di accesso ai caselli autostradali» (caselli di Lavagna/Chiavari e di Rapallo).

Gli accordi che a tale riguardo sono stati sottoscritti con il Protocollo del Febbraio 2007 riguardano, da un lato, la gratuità della cessione dei progetti preliminari dei tre interventi⁶⁸

⁶⁷ «Protocollo di Intesa per la realizzazione della nuova viabilità di adduzione ai caselli autostradali di Genova Voltri, Lavagna/Chiavari e Rapallo rientranti nel Nodo stradale ed autostradale di Genova»

⁶⁸ Il Protocollo in esame si riferisce a: Progetto preliminare del «Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri», redatto dall'Autorità Portuale di Genova ed approvato ai sensi del Dlgs. 190/02 con Delibera CIPE n. 84 del 29 Marzo 2006; Progetto preliminare del «Prolungamento di viale Kasman e connessione con il casello autostradale di Lavagna con Via Parma», redatto dalla Provincia di Genova ed approvato ai sensi del Dlgs. 190/02 con Delibera CIPE n. 115 del 29 Marzo 2006; Progetto preliminare del «Riordino della viabilità di accesso al casello autostradale di Rapallo», da redigersi da parte della Provincia di Genova.

da parte dei relativi estensori a beneficio di Autostrade per l'Italia, dall'altro l'impegno di questa ultima a prenderne in carico la progettazione definitiva ed esecutiva.

In questo quadro, sono fissati i termini entro i quali Autostrade per l'Italia si impegna ad effettuare l'attività di progettazione definitiva, mentre dal canto suo il Ministero delle Infrastrutture si impegna a proporre al CIPE l'individuazione di un nuovo soggetto aggiudicatore per i due interventi già valutati da detto comitato (riferiti al bacino portuale di Voltri ed al casello di Lavagna).

3.6.1.2 Soluzioni progettuali di cantierizzazione (TC.6)

Oltre agli impegni di cui al precedente paragrafo, il Protocollo in esame affronta il tema della gestione delle terre di scavo derivanti dalla realizzazione del Nodo di Genova, operando un'ulteriore puntualizzazione degli impegni assunti attraverso i precedenti atti.

Nel Protocollo, infatti, «Regione Liguria, Autorità Portuale, Comune e Provincia di Genova convengono che il materiale di risulta proveniente dagli scavi in galleria sia allocato nel nuovo sito aeroportuale all'esterno della diga foranea attuale, previa verifica di fattibilità tecnica che Autostrade per l'Italia si impegna ad effettuare entro il 31 Marzo 2007»⁶⁹.

Come emerge dal testo sopra riportato, tale puntualizzazione del tema in questione si sostanzia nell'esplicitazione del sito di conferimento delle terre di scavo, in luogo del generale riferimento alla necessità di coerenza con le «indicazioni del PRP»⁷⁰ e/o con il «progetto di riqualificazione del waterfront»⁷¹, e nell'individuazione di un preciso termine temporale entro il quale deve essere condotta la verifica di fattibilità della predetta ipotesi.

3.6.2 Contributo e ruolo dell'atto

Come già rilevato per il precedente Protocollo dell'Agosto 2006, l'intesa in esame non comporta l'introduzione di ulteriori temi, quanto invece si connota per la loro diversa declinazione (cfr. Tabella 3-9).

Tabella 3-9 Protocollo per la nuova viabilità di adduzione ai caselli: sintesi contenutistica

Tem	Contenuti
TC.3	<p>Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assegnazione ad Autostrade per l'Italia dell'onere della redazione del progetto definitivo ed esecutivo di interventi, a diverso titolo, compresi entro la componente stradale del Nodo di Genova
TC.6	<p>Soluzioni progettuali di cantierizzazione</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definizione delle modalità di conferimento definitivo delle terre di scavo, in termini di identificazione nel nuovo sito aeroportuale quale ambito di localizzazione del riempimento a mare

A fronte dei contenuti sopra schematizzati, per quanto segnatamente riguarda il tema della gestione delle terre di scavo, il ruolo del Protocollo del Febbraio 2007 è stato quello di delimitare il campo della correlazione di detto tema con il progetto di riqualificazione del frontemare, in quanto -come detto- definisce l'esatto sito di localizzazione (all'esterno della

⁶⁹ Protocollo d'Intesa per la viabilità di adduzione ai caselli, pag. 6

⁷⁰ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo di Genova

⁷¹ Protocollo di Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda

diga foranea attuale) e, con esso, anche la finalizzazione (nuovo sito aeroportuale) del riempimento a mare già previsto dai due atti precedenti.

Il quadro evolutivo del tema della gestione delle terre di scavo, definito dai tre protocolli d'intesa fin qui esaminati, si connota per il progressivo affinamento del secondo termine della correlazione Nodo – Porto che difatti passa dalla pianificazione portuale (Protocollo Febbraio 2006), al progetto di riqualificazione del frontemare (Protocollo Agosto 2006) ed infine al sito aeroportuale così come previsto nell'“Affresco di Piano”.

3.7 PROTOCOLLO D'INTESA PER LO SVILUPPO DEL PORTO E DELLA CITTÀ PORTUALE

Estremi

Sottoscrittori	<ul style="list-style-type: none"> • Regione Liguria • Provincia di Genova • Comune di Genova • Autorità Portuale di Genova • Confindustria Genova • CGIL, CISL, UIL
Data	21 Marzo 2007

3.7.1 Analisi dell'atto per Temi di Concertazione affrontati (TC)

3.7.1.1 Obiettivi strategici (TC.1)

La premessa del protocollo in esame contiene un richiamo a quelli che, secondo la metodologia di lettura assunta, possono essere identificati come obiettivi strategici.

Nello specifico, le questioni affrontate dal Protocollo attengono l'obiettivo dello sviluppo della portualità e, più in generale, gli «obiettivi strategici di rafforzamento del sistema produttivo e della base occupazionale dell'area genovese»⁷².

Il percorso logico seguito dal Protocollo nell'argomentare questo obiettivo, peraltro già riscontrato in altri degli atti sin qui esaminati⁷³, muove da due assunti inerenti, l'uno, la correlazione esistente tra pianificazione portuale e territoriale, e l'altro, i requisiti di competitività del sistema territoriale ed infrastrutturale, per poi descrivere la dinamica di crescita del porto di Genova ed infine arrivare a definire gli obiettivi e le esigenze connessi.

Secondo il percorso sopra sintetizzato, il primo dei due assunti si sostanzia nell'affermazione che «il tema del rapporto tra pianificazione portuale e pianificazione urbanistica e territoriale costituisce nel contesto socio-economico ligure uno dei nodi

⁷² Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto, Premessa punto k

⁷³ Il tema dello sviluppo dell'economia regionale e del ruolo di supporto che in questa direzione svolgono le infrastrutture di mobilità è stato già prospettato dall'Intesa Istituzionale Quadro (Marzo 2002), laddove afferma che «la attuale offerta di infrastrutture di mobilità e di trasporto non è in alcun modo idonea a soddisfare la domanda attuale, né tantomeno ad assicurare il sostegno alla crescita ed allo sviluppo auspicato, sia in termini quantitativi che di competitività dell'intero sistema regionale», e dall'Intesa Generale Quadro (Gennaio 2003), la quale, affermando che «il progetto complessivo del nodo stradale ed autostradale si prefigge [l'obiettivo di] costituire un adeguato collegamento del porto di Genova alla rete autostradale nazionale ed internazionale», implicitamente sostiene il ruolo strumentale della infrastrutturazione nei confronti delle dinamiche di sviluppo del porto.

fondamentali che le politiche di sviluppo debbono avere la capacità di affrontare e risolvere»⁷⁴.

Per quanto concerne il secondo assunto, esso risiede nell'affermazione che «la efficienza complessiva del sistema territoriale ed infrastrutturale, oltre a garantire un positivo impatto ambientale, rappresenta pertanto l'elemento fondamentale, insieme alla indispensabile funzionalità interna del porto, in una logica di integrazione regionale ed interregionale, per poter competere efficacemente a livello internazionale»⁷⁵.

Ribaditi tali presupposti, il Protocollo affronta il tema della dinamica dei traffici del porto di Genova, sottolineando che le previsioni relative ad un orizzonte temporale esteso al 2020 attestano un trend positivo per tutti i comparti portuali, con un volume di merci containerizzate che potrà arrivare a 6 milioni di Teus.

Muovendo da tali presupposti, il Protocollo afferma che «lo sviluppo ulteriore del Porto di Genova, con un obiettivo di 6 milioni di Teus, richiede una programmazione della offerta portuale e infrastrutturale coerente e compatibile con la domanda espressa dal suo mercato di riferimento, [nella quale] devono trovare collocazione le grandi opere ferroviarie, stradali ed autostradali, le cui priorità sono rappresentate dal Terzo Valico ferroviario e dalla Gronda autostradale genovese, da realizzarsi in modo temporalmente coordinato con i programmi di attuazione delle opere portuali nel pieno rispetto dei principi di sostenibilità ambientale»⁷⁶.

Tale concetto è ribadito laddove il Protocollo sostiene che, stanti le positive previsioni di crescita degli scambi marittimi, «il potenziamento delle infrastrutture di accesso al porto di Genova, appare risolutivo per l'adeguata programmazione dello scalo».

Il ragionamento condotto dal Protocollo risulta essenziale al fine di comprendere a pieno il sistema di valori e di obiettivi, nonché il quadro delle esigenze espresso dai suoi firmatari, e a costruire quel quadro conoscitivo strumentale alla costruzione dei rapporti di coerenza tra Opera ed Obiettivi della pianificazione che, in ultima istanza, rappresenta la finalità precipua del presente Quadro di riferimento.

In questa ottica è possibile riconoscere due sostanziali concetti.

Il primo riguarda il ruolo dell'offerta infrastrutturale. A tale riguardo il Protocollo afferma che un'offerta portuale ed infrastrutturale coerente e compatibile con la domanda espressa dal suo mercato di riferimento è strumentale allo sviluppo ulteriore del porto (raggiungimento dell'obiettivo di 6 milioni di Teus), il quale, costituendo «un fondamentale fattore competitivo dei territori»⁷⁷, concorre al conseguimento condiviso degli obiettivi strategici di rafforzamento del sistema produttivo ed occupazionale.

Il secondo concetto concerne l'individuazione delle prestazioni richieste all'offerta infrastrutturale la quale, per essere coerente e compatibile con la domanda espressa dal

⁷⁴ Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto, Premessa punto a

⁷⁵ Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto, Premessa punto g

⁷⁶ Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto, Premessa punto f

⁷⁷ Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto, Premessa punto g

mercato di riferimento del porto di Genova, deve assicurare adeguati livelli di accessibilità, aspetto questo già più volte evidenziato dalle precedenti intese⁷⁸.

3.7.1.2 Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale (TC.3)

Nell'affrontare il tema degli "elementi costitutivi l'iniziativa progettuale", occorre premettere alcune considerazioni volte a rammentare il significato attribuito a detta categoria di lettura e ad illustrare le motivazioni che hanno indotto ad inserire al suo interno i contenuti del Protocollo del Marzo 2007 nel seguito riportati.

La categoria "elementi costitutivi l'iniziativa progettuale", nell'accezione ad essa attribuita (cfr. par. 1.3.2.3.2), fa riferimento alla distinzione tra componente autostradale e stradale del Nodo di Genova, in termini di loro identificazione, competenza alla realizzazione e livello di priorità all'interno della fasizzazione degli interventi⁷⁹. Di conseguenza, essa, nei limiti già in precedenza evidenziati, riguarda esclusivamente le opere infrastrutturali costitutive del Nodo.

Sebbene quanto contenuto nel protocollo in esame sia solo assai limitatamente ascrivibile a questa categoria, dal momento che riguarda temi di scala superiore (il modello di assetto delle reti plurimodali di mobilità) o indirettamente connessi (la regolamentazione delle modalità di codificazione all'interno del PRP delle proposte formulate nell'"Affresco di Piano"), tuttavia si è deciso di darne conto all'interno di questo paragrafo in ragione dell'importanza, assoluta o relativa, assunta da detti temi all'interno del processo progettuale/decisionale.

Come già evidenziato, secondo il protocollo in esame, un'offerta infrastrutturale che sia coerente e compatibile con la crescita della domanda espressa dal mercato di riferimento del porto di Genova deve includere «le grandi opere ferroviarie, stradali ed autostradali» e tra queste ultime riveste un ruolo prioritario «la Gronda autostradale genovese».

Inoltre, nell'affermare che la realizzazione di tali opere deve avvenire «in modo temporalmente coordinato con i programmi di attuazione delle opere portuali», il protocollo afferma che «contestualmente alla realizzazione delle opere previste dal vigente PRP, debbono essere pertanto prioritariamente posti in attuazione il progetto del nodo viario di San Benigno, allo scopo di assicurare adeguati livelli di accessibilità al traffico che verrà generato dal nuovo Terminal Sanità-Bettolo»⁸⁰, nonché un'altra serie di interventi infrastrutturali tra i quali rientrano sempre quelli ferroviari.

Il dato che emerge e che, come specificato nel paragrafo seguente, configura il ruolo del protocollo, risiede nell'assunzione di una prospettiva multimodale al tema dell'accessibilità portuale e, segnatamente, nell'aver chiaramente indicato che lo sviluppo portuale discende da un modello di assetto complessivo, concepito come disegno unitario da attuarsi per fasi temporalmente differite, all'interno del quale non solo sono compresenti il Nodo di Genova e le altre grandi opere ferroviarie, ma che entrambe rivestono un'importanza prioritaria.

⁷⁸ Il tema dell'adeguatezza dei livelli di accessibilità si riscontra nell'Intesa Generale Quadro (Gennaio 2003), laddove si afferma che il progetto complessivo del Nodo di Genova deve costituire un adeguato collegamento del porto alla rete autostradale nazionale ed internazionale

⁷⁹ Nel citato paragrafo metodologico si evidenzia come la distinzione tra "Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale" e "Soluzioni progettuali per la cantierizzazione" sia stata una soluzione strumentale atta ad offrire una maggiore chiarezza espositiva nell'illustrazione dei contenuti dei singoli atti esaminati, ancorché proprio questi evidenzino come, nei fatti, i due temi siano strettamente legati ed inscindibili.

⁸⁰ Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto, Premessa punto f

In altri termini, è possibile affermare che, secondo la visione del Protocollo, l'iniziativa progettuale nel suo complesso, ossia l'intero Nodo di Genova, rappresenta un elemento costitutivo di quel più ampio e complesso modello di rete che deve assicurare quei maggiori livelli di accessibilità territoriale al porto di Genova i quali, a loro volta, ne consentiranno lo sviluppo.

Un altro tema che, per certi versi "forzosamente", può essere incluso nella trattazione degli elementi costitutivi l'iniziativa progettuale è rappresentato dalla riorganizzazione dell'assetto portuale ed in particolare dalla regolamentazione delle modalità di transizione tra il PRP vigente e le proposte contenute nell'"Affresco di Piano", aspetto questo cui è dedicata la parte concertativa del protocollo. Ancorché tale aspetto, come detto, possa essere solo limitatamente ascritto alla categoria degli "elementi costitutivi l'iniziativa progettuale", è sembrato tuttavia opportuno darne brevemente conto in ragione della rilevanza, in quel determinato frangente temporale (anno 2007), rivestita dal tema della riqualificazione del fronte mare e soprattutto da quello del cosiddetto "Affresco di Piano".

Gli aspetti concordati tra le Parti riguardano:

- Operatività ed attuazione del PRP vigente;
- Elaborazione della Variante al PRP;
- Adeguamento degli strumenti territoriali ed urbanistici;
- Attuazione delle previsioni della Variante al PRP;
- Strumenti di confronto;
- Rapporti con lo Stato.

All'interno di tali aspetti, le questioni che si ritiene rivestano particolare rilevanza nell'economia della presente trattazione riguardano gli impegni assunti relativamente all'operatività ed attuazione del PRP vigente, all'elaborazione della variante al PRP vigente ed al conseguente adeguamento degli strumenti territoriali ed urbanistici.

In breve, con riferimento al primo punto, le Parti convengono che, nelle more dell'avvio e del perfezionamento delle procedure approvative della Variante al PRP, trovino attuazione alcuni interventi previsti dal vigente Piano, tra i quali, nel settore della viabilità stradale, sono riportate la Sopraelevata portuale, il Nodo viario di San Benigno ed il Tunnel sub-portuale.

Relativamente all'elaborazione della Variante al PRP, l'intesa raggiunta concerne l'attribuzione all'Autorità Portuale di Genova dell'onere di elaborare il progetto di variante il quale dovrà essere «redatto secondo gli elaborati predisposti, sulla base delle proposte contenute nel progetto redatto dall'arch. Renzo Piano, dall'Agenzia del Waterfront, anche tenendo in considerazione altre proposte e recependo le indicazioni già emerse dai tavoli tecnici»⁸¹.

Una volta definiti i contenuti della Variante di PRP, il Protocollo codifica i rapporti intercorrenti tra questi e gli altri strumenti pianificatori. A tale riguardo le Parti convengono che «gli Enti pubblici si impegnano a procedere alla adozione delle determinazioni di

⁸¹ Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto, art. 3

propria competenza per introdurre negli strumenti di pianificazione territoriale, paesistica ed urbanistica, le modifiche necessarie per la conformità di questi alla variante di PRP, mediante opportune procedure concertative»⁸².

Gli impegni sottoscritti configurano quindi il ruolo rivestito dalla Variante al vigente PRP nei confronti delle proposte progettuali contenute nell'«Affresco di Piano», rispetto alle quali la variante è individuata come lo strumento di loro recepimento e traduzione all'interno del repertorio codificato degli strumenti di pianificazione.

3.7.2 Contributo e ruolo dell'atto

In ragione di quanto illustrato nei precedenti paragrafi, i contenuti dell'Intesa del Marzo 2007 possono essere sintetizzati come riportato in Tabella 3-10.

Tabella 3-10 Protocollo per lo sviluppo del porto: sintesi contenutistica

Temi		Contenuti
TC.1	Obiettivi strategici	<ul style="list-style-type: none"> Affermazione del nesso di causalità intercorrente tra un'offerta portuale ed infrastrutturale coerente e compatibile con la domanda di mobilità portuale e lo sviluppo portuale Affermazione del nesso di causalità intercorrente tra lo sviluppo portuale e la crescita di competitività dei territori
TC.3	Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale	<ul style="list-style-type: none"> Individuazione del modello di assetto della rete plurimodale di mobilità strumentale allo sviluppo portuale Individuazione delle proposte contenute nell'«Affresco di Piano» come modello di assetto del fronte mare e delle aree portuali alle quali deve tendere il PRP vigente, da raggiungersi attraverso la redazione della Variante al PRP

Ancorché apparentemente riferito al solo ambito tematico dell'assetto del frontemare, il ruolo rivestito dal Protocollo del Marzo 2007 si esplica nei seguenti termini:

- Definizione del rapporto intercorrente tra offerta infrastrutturale e sviluppo portuale e tra quest'ultimo e lo sviluppo economico dell'intero territorio genovese;
- Definizione di un modello di assetto infrastrutturale multimodale in grado di assicurare lo sviluppo portuale e condiviso dagli Enti pubblici, Autorità Portuale ed organizzazioni produttive e sociali.

In merito al primo punto, il protocollo in esame si distingue da quelli precedenti per la chiarezza con la quale prospetta le relazioni intercorrenti tra Nodo e Porto, e segnatamente tra Nodo e sviluppo portuale.

In questa ottica, il Protocollo del Marzo 2007 supera l'Intesa Istituzionale Quadro (Marzo 2002) e l'Intesa Generale Quadro (Gennaio 2003), che costituiscono i due accordi che più nettamente delineano i legami intercorrenti tra Nodo e Porto, in quanto concretizza detti

legami nell'obiettivo dei 6 milioni di Teus di traffico merci portuale, che il Nodo di Genova concorrerebbe a raggiungere, e li correla al «rafforzamento del sistema produttivo e della base occupazionale dell'area genovese».

Per quanto concerne il secondo punto, come visto, il Protocollo del Marzo 2007 definisce quel modello di assetto infrastrutturale che congiuntamente non solo tutti gli Enti pubblici, quanto anche le associazioni di categoria, individuano come coerente e compatibile con le potenzialità di sviluppo, che le analisi di traffico assegnano al porto di Genova e che include le grandi opere ferroviarie e viarie (Gronda autostradale di Genova), assegnando ad entrambe la massima priorità di realizzazione.

In termini di ruolo che il protocollo riveste a fronte di tali scelte, è possibile affermare che esso, per la pluralità delle parti sottoscrittrici e delle modalità di trasporto prese in considerazione, per certi versi possa surrogare l'assenza dei codificati strumenti di pianificazione del settore trasporti, quantomeno per quanto riguarda le reti di livello territoriale connesse al porto di Genova.

Un ulteriore aspetto, che emerge dall'esame del Protocollo del Marzo 2007 e che trova fondamento proprio nella valenza di strumento di governo del settore trasporti, risiede nella chiara definizione della complementarietà di ruolo che reti ferroviarie e reti autostradali rivestono ai fini dello sviluppo del porto di Genova. L'aver attribuito al Terzo Valico ferroviario ed alla Gronda autostradale eguale priorità di realizzazione, infatti, dà conto di come entrambe siano necessarie al potenziamento delle infrastrutture di accesso al porto e come quindi non possa determinarsi un sovradimensionamento dell'offerta di mobilità.

3.8 PROTOCOLLO DI INTESA PER LA REALIZZAZIONE DEL NODO STRADALE ED AUTOSTRADALE DI GENOVA

Estremi

<i>Sottoscrittori</i>	<ul style="list-style-type: none"> Ministero Infrastrutture e Trasporti Regione Liguria Provincia di Genova Comune di Genova Autorità Portuale di Genova ANAS SpA Autostrade per l'Italia SpA
<i>Data</i>	8 Febbraio 2010

3.8.1 Analisi dell'atto per Temi di Concertazione affrontati (TC)

3.8.1.1 Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale (TC.3)

Come chiaramente emerge dall'approfondita cronistoria di quella che nella stessa premessa è definita come «la lunga gestazione dell'iniziativa progettuale relativa alla soluzione del «Nodo di Genova»»⁸³, il protocollo del Febbraio 2010 offre una completa quanto sintetica ricostruzione dei diversi punti ed aspetti affrontati nel corso di tale gestazione.

⁸² Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto, art. 4

⁸³ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, pag. 8

In questa ottica, dopo aver puntualizzato il quadro degli interventi cui fa riferimento l'atto, definendone l'iter di progettazione e realizzazione e specificandone la relativa competenza (cfr. Tabella 3-11), il protocollo afferma che «il "Nodo stradale ed autostradale di Genova" [...] ricomprende gli interventi 1/5 sopra citati»⁸⁴.

Tabella 3-11 Protocollo per la realizzazione del Nodo di Genova: interventi oggetto dell'atto

Interventi	Soggetto di competenze
1. Gronda di Ponente, ovvero il potenziamento fuori sede della A10 attraverso una nuova tratta autostradale a due corsie più emergenza da Vesima (A10) a Bolzaneto (A7)	ASPI in quanto inseriti nel IV Atto aggiuntivo alla Convenzione ANAS/ASPI approvato con DL 11 marzo 2004
2. Potenziamento A7 da Bolzaneto a Genova Ovest	
3. Potenziamento interconnessione A7/A12 da Bolzaneto (A7) a Genova Est (A12) e da Genova Ovest (A7) a Genova Est (A12)	
4. Potenziamento Nodo San Benigno (Genova Ovest)	
5. Tunnel di Rapallo - S. Margherita Ligure / nuova viabilità di accesso al casello di Rapallo	
6. Nuova viabilità di accesso alle aree portuali del bacino di Voltri	ASPI in quanto inseriti nello schema di convenzione unica ANAS/ASPI approvato con L 101/2008
7. Riorganizzazione della viabilità di collegamento intercomunale della vallata dell'Entella e delle sue interconnessioni con il sistema autostradale (Stazione di Lavagna)	
8. Intervento di complanarizzazione della A10 in località Prà-Palmaro	
	ASPI, per redazione di tutti i livelli di progettazione e realizzazione intervento. ANAS, Regione Liguria, Comune di Genova per oneri economici, sulla base di quanto concordato nel Protocollo di Intesa firmato nel Maggio 2003, ed ASPI per quelli eccedenti

3.8.1.2 Soluzioni progettuali di tracciato (TC.4)

Nell'illustrare il processo che ha condotto alla stipula del protocollo in esame ed in particolare il contributo emerso dal Dibattito Pubblico, il protocollo prende atto di come la proposta elaborata da ASPI a seguito di tale dibattito ("Proposta di progetto preliminare a seguito del Dibattito Pubblico svoltosi a Genova dal 1.2.2009 al 29.4.2009") costituisca «la soluzione che meglio interpreta le esigenze espresse dagli Enti e dai cittadini per minimizzare l'impatto ambientale sul sistema insediativo della vallata pur garantendo le

⁸⁴ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, pag. 2

necessarie condizioni in termini di performance trasportistiche e di realizzabilità tecnico-costruttiva»⁸⁵.

Muovendo da tale presupposto, le Parti sottoscrittrici, ritenuto che tale progetto possa «costituire la nuova proposta di Progetto preliminare emendando quello già presentato da ASPI nel 2008»⁸⁶, hanno quindi convenuto che la soluzione progettuale in esso rappresentata «costituisce lo schema funzionale e di localizzazione dell'opera» sulla base del quale ASPI redigerà il progetto definitivo ed il relativo Studio di impatto ambientale.

Nello specifico, la soluzione progettuale cui si riferisce il protocollo è quella nella quale erano state introdotte le modifiche al progetto preliminare del Febbraio 2008 nel seguito elencate:

- a) «Interventi di minimizzazione dell'impatto presso l'allacciamento della Gronda di ponente sulla A10, in corrispondenza dell'abitato di Vesima, con mantenimento del viadotto Uccelliera esistente;
- b) Intervento di minimizzazione dell'impatto del nodo di Voltri, con avvicinamento della carreggiata Est della Gronda verso la carreggiata Ovest, e riduzione dei tratti di svincolo all'aperto in Val Cerusa e Val Leiro;
- c) Mantenimento del tracciato del Febbraio 2008 per il tratto Voltri – Val Varenna;
- d) Scelta del tracciato 2 (medio-alto) per il tratto Val Varenna – Bolzaneto, incluso l'attraversamento in viadotto del torrente Polcevera alla altezza dell'Ortomercato Comunale;
- e) Realizzazione del nuovo svincolo (parziale) di Bolzaneto per la connessione fra la Gronda di ponente ed A7 ed A12;
- f) Potenziamento fuori sede della carreggiata Nord A7, fra Genova Ovest e Bolzaneto, con funzione anche di interconnessione con la A12 e la A10;
- g) Utilizzo per la direzione Sud dell'attuale tratto di carreggiata Nord compreso fra Genova Ovest e l'interconnessione A7/A12;
- h) Potenziamento fuori sede della carreggiata Est della A12, dalla Val Torbella fino alla stazione autostradale di Genova Est;
- i) Utilizzo del Canale di calma dell'aeroporto e degli ampliamenti portuali compatibili programmati nel porto di Voltri e ripristino ambientale delle ex-cave in Val Varenna per il deposito definitivo di tutti i materiali scavati;
- j) Minimizzazione degli impatti di cantiere, secondo il layout funzionale pubblicato;
- k) Mantenimento in esercizio della attuale A10, da Voltri a Genova Aeroporto, con la esclusione del traffico pesante dopo la apertura della Gronda di ponente»⁸⁷.

3.8.1.3 Soluzioni progettuali di esercizio (TC.5)

Le soluzioni progettuali di esercizio, benché non facciano direttamente parte dei punti sui quali convergono le Parti firmatarie, sono tuttavia implicitamente da esse condivise nel momento in cui queste sottoscrivono l'impegno di ASPI a dare seguito alla soluzione progettuale presentata agli Enti a valle del Dibattito Pubblico.

⁸⁵ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, pag. 6

⁸⁶ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, pag. 8.

Il progetto cui si riferisce il protocollo è quello che ASPI ha redatto sulla scorta degli accordi sottoscritti con il Protocollo di Intesa del 27 Febbraio 2006 e specificati in quelli successivi, e che ha formalmente presentato ad ANAS nel Febbraio del 2008.

⁸⁷ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, pag. 7

Come evidenziato, uno degli aspetti che qualificano tale soluzione rispetto a quella elaborata nel Febbraio 2008 risiede nell'interdizione al traffico pesante del tratto dell'autostrada A10 compreso tra i caselli di Genova Voltri e Genova Aeroporto a seguito dell'apertura della Gronda di ponente, così come riportato al punto k) dell'elenco di cui al paragrafo precedente.

3.8.1.4 Soluzioni progettuali di cantierizzazione (TC.6)

Il tema delle soluzioni progettuali per la cantierizzazione è affrontato a più riprese nel testo del protocollo, sia nel corso dell'illustrazione della «cronistoria degli eventi rilevanti afferenti agli interventi del Nodo stradale ed autostradale di Genova», sia, seppure in modo implicito, nella parte definitoria delle decisioni e degli impegni sottoscritti dalle Parti firmatarie.

Entrando nel merito di quanto riportato nella cronistoria, i principali passaggi e le relative scelte che hanno segnato la definizione delle soluzioni progettuali di cantierizzazione, con particolare riguardo al tema delle modalità di conferimento delle terre di scavo, sono individuati nella nota congiunta di Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova dell'Agosto 2008 e negli esiti del Gruppo Tecnico di lavoro, istituito presso il Ministero Infrastrutture e Trasporti, che, con il contributo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, aveva il compito di scegliere il sito ottimale tra i due individuati nello Studio di fattibilità redatto da ASPI in attuazione di quanto previsto dal Protocollo di Intesa del Febbraio 2007.

Se difatti negli atti precedenti all'Agosto 2008 ancora restava l'incertezza in merito al sito di localizzazione delle terre di scavo, la nota congiunta, nella quale i tre Enti «hanno confermato il Canale di calma come sito idoneo di conferimento del materiale di risulta»⁸⁸ ed il Gruppo Tecnico, «individuando nel Canale di calma il recapito finale del materiale di risulta», ha definitivamente risolto ogni dubbio in merito, facendo così decadere la scelta operata nel Protocollo di Intesa del Febbraio 2007 nel quale si conveniva che «il materiale di risulta proveniente dagli scavi in galleria sia allocato nel nuovo sito aeroportuale all'esterno della diga foranea attuale».

Per quanto invece attiene la parte definitoria del protocollo, sebbene - come detto - il tema non sia mai oggetto di uno specifico punto di accordo, è tuttavia possibile affermare che ciò avvenga implicitamente allorquando le Parti, nel convenire che la soluzione progettuale presentata da ASPI a valle del Dibattito Pubblico «costituisce lo schema funzionale e di localizzazione dell'opera», richiamano le scelte in detta soluzione contenute⁸⁹ le quali, per quanto attiene la cantierizzazione, sono indicate alle lettere i) e j) dell'elenco riportato al paragrafo precedente.

3.8.2 Contributo e ruolo dell'atto

In ragione di quanto illustrato nei precedenti paragrafi, i contenuti dell'Intesa del Febbraio 2010 possono essere sintetizzati come riportato in Tabella 3-12.

Tabella 3-12 Protocollo per la realizzazione del Nodo di Genova: sintesi contenutistica

Temi		Contenuti
TC.3	Elementi costitutivi l'iniziativa progettuale	(Evidenziati in Tabella 3-11)
TC.4	Soluzioni progettuali di tracciato	<ul style="list-style-type: none"> Puntuale definizione dell'intero schema del Nodo di Genova e delle soluzioni di tracciato di ogni sua singola parte
TC.5	Soluzioni progettuali di esercizio	<ul style="list-style-type: none"> Interdizione al traffico pesante dell'attuale A10 nel tratto compreso tra i caselli di Genova Voltri e Genova Aeroporto, a seguito della realizzazione della Gronda di ponente.
TC.6	Soluzioni progettuali di cantierizzazione	<ul style="list-style-type: none"> Definizione dello schema funzionale e del modello di assetto del progetto di cantierizzazione Individuazione del Canale di calma come sito per il conferimento delle terre di scavo delle gallerie

Il ruolo di questo ultimo atto concertativo, che non a caso, come quello del Febbraio 2006, è denominato protocollo di intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, può essere sintetizzato nei termini con cui Regione Liguria, Provincia di Genova e Comune di Genova nella nota del 30 Luglio 2009 hanno formalizzato la richiesta di sottoscrivere con urgenza un nuovo protocollo di intesa e cioè quelli di dare ordine agli accordi già intercorsi e di individuare le procedure maggiormente idonee a consentire la realizzazione delle diverse infrastrutture nel più breve tempo possibile.

In buona sostanza il Protocollo del Febbraio 2010 può essere inteso come il documento con il quale il Ministero Infrastrutture e Trasporti, i tre Enti territoriali, nonché l'Autorità Portuale di Genova ribadiscono che «la realizzazione del Gronda autostradale di ponente è una delle infrastrutture con alto valore strategico ai fini dello sviluppo della città di Genova, tanto da costituire uno degli elementi centrali della pianificazione del territorio ai vari livelli, regionale, provinciale e comunale», ed in cui fissano definitivamente le soluzioni progettuali di tracciato, di esercizio e di cantierizzazione che deve avere il progetto.

⁸⁸ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, pag. 4

⁸⁹ Si ricorda che, come richiamata nella cronistoria operata nella premessa dell'accordo in parola, «ASPI nel corso del Dibattito Pubblico ha presentato il progetto di cantierizzazione che definisce la viabilità di servizio, i campi, i cantieri e l'ubicazione dei depositi per le rocce da scavo»

4 PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

4.1 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELL'AREA CENTRALE LIGURE (PTC-ACL)

Stato	DCR n. 95/1992, modificato - con riferimento alle indicazioni relative al distretto n.4 Ponente - in sede di approvazione del PRG/PUC di Genova con DPGR n. 44/2000
-------	---

Il Piano Territoriale di Coordinamento (TTC) dell'Area Centrale Ligure (ACL) è organizzato secondo una struttura ad albero, articolata secondo quattro livelli, che permette di passare progressivamente dalle strategie generali alla progettualità per singole aree di intervento.

Il primo livello è quello di Area Geografica (AG) e riguarda l'ACL e parte della provincia di Alessandria, in Piemonte. A tale livello, il Piano, in ragione delle relazioni funzionali esistenti e sulla base di formali intese con la Regione Piemonte, prende in considerazione anche il territorio del Basso Piemonte.

Gli altri livelli riguardano:

- gli Ambiti Territoriali (secondo livello): Savonese-Bormide, Area metropolitana genovese e Tigullio-Valle Fontanabuona;
- i Distretti (terzo livello);
- le Aree di Intervento.

Con riferimento all'intera Area Geografica, in coerenza con gli obiettivi e le strategie generali, il Piano indica:

- il modello dell'assetto insediativo, suddividendo il territorio in Ambiti Territoriali dei quali definisce i ruoli relativamente ai sistemi produttivo, portuale, residenziale e dei servizi a valenza territoriale;
- lo schema generale delle connessioni infrastrutturali, individuando le principali direttrici delle quali definisce funzioni e prestazioni rispetto alla mobilità di attraversamento, di scambio e locale.

Come si evince dalla seguente immagine (cfr. Figura 4-1), nel quadro degli indirizzi di Piano volti a potenziare le connessioni esterne è indicata la «riorganizzazione del sistema autostradale/nuovi tracciati di gronda per la separazione dei flussi di attraversamento dai flussi interni all'area metropolitana».

Ancorché la non più recente data di approvazione del Piano e soprattutto l'evolversi del processo concertativo/progettuale relativo allo schema di assetto del Nodo di Genova denuncino l'inattualità della rappresentazione ideogrammatica elaborata dal PTC-ACL, l'importanza di tale indirizzo va ricercata a livello concettuale.

Tale indicazione, al di là dell'effettiva rispondenza con il tracciato sviluppato nel progetto oggetto del presente studio, manifesta come la separazione dei flussi legati all'area metropolitana da quelli in attraversamento mediante la realizzazione di una variante all'autostrada attuale a monte di Genova costituisca un'esigenza da tempo avvertita dalla Regione Liguria ed un obiettivo ricorrente nella sua prassi pianificatoria.

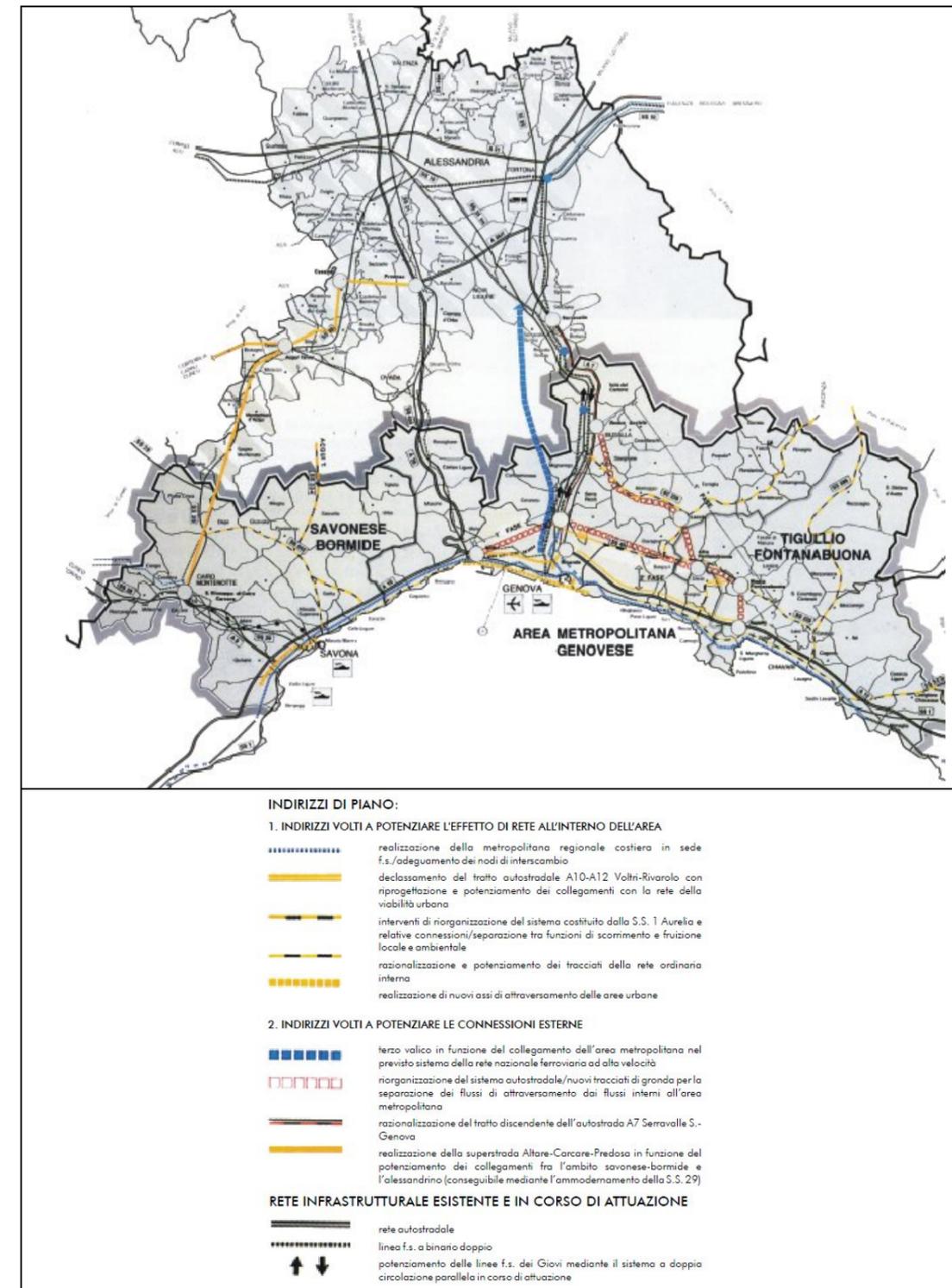


Figura 4-1 PTC – ACL: Schema generale delle infrastrutture

4.2 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA COSTA (PTCC)

Stato	Approvato con DCR n. 64/2000
-------	------------------------------

Il lungo processo di formazione che ha condotto all'approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTCC) ha il merito di aver attribuito il giusto risalto ai problemi inerenti la riqualificazione dell'arco costiero e la necessaria attenzione al ruolo che spetta alla Regione Liguria nel settore del demanio marittimo.

Il Piano prende le mosse dall'esame delle condizioni attuali della costa ligure, alla fine di un ciclo espansivo fondato su un accrescimento solo quantitativo dell'edificazione e contrassegnato da una trasformazione spesso anche brutale dell'ambiente costiero. Nel contempo, la dotazione di servizi ed infrastrutture mostra evidenti carenze che incidono sull'efficienza del sistema economico, sull'attrattiva turistica e sulla qualità complessiva della vita dei residenti.

In questo contesto il Piano punta a perseguire i seguenti obiettivi:

- la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale;
- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;
- la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili;
- lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera (anche in vista della formazione del Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo previsto dalla L.494/1993);
- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica;
- il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa;
- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera.

Il Piano opera quindi una sostanziale modifica di strategia, dalla logica della pianificazione come controllo e vincolo, a quella della pianificazione come presupposto alla progettualità. In questo processo emergono occasioni di sviluppo non solo nel tradizionale campo urbanistico edilizio, ma anche in quello del recupero ambientale, dell'offerta turistica, della gestione e manutenzione del territorio e delle infrastrutture.

La zona costiera definita dal Piano contempla un ambito di studio (a terra: ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 metri; a mare: fascia compresa nella batimetrica -100 metri) ed un ambito di applicazione (i 63 comuni costieri). Questo perché la definizione di "zona costiera" varia estremamente in funzione delle caratteristiche morfologiche del territorio interessato e delle ricadute che si vogliono ottenere.

Il Piano è articolato in quattro sezioni:

1. i materiali ritenuti necessari per l'approfondimento delle conoscenze;
2. le indicazioni relative a quattro settori tematici di interesse regionale: difesa della costa e spiagge, porti turistici, riuso della ferrovia, viabilità costiera;
3. le indicazioni di sintesi di livello territoriale, rivolte ad indirizzare Province e ai Comuni nella formazione dei rispettivi strumenti di Piano, e di livello locale, riferite all'assetto di singoli tratti di costa (54) per cui vengono formulate specifiche indicazioni di progetto. In questa sezione confluiscono le indicazioni relative a particolari temi progettuali

ricorrenti o problematici per l'assetto della zona costiera (ad es. le attività produttive, i porti commerciali, gli impianti di depurazione, ecc.);

4. le norme d'attuazione.

Il settore tematico della viabilità costiera è affrontato rispetto ai problemi ambientali ed a livello di congestione della rete, a fronte di una notevole occupazione di suolo e del generale degrado del paesaggio costiero. Le tendenze evidenti cui si può far riferimento nel medio periodo riguardano:

- l'aumento generalizzato della domanda di mobilità merci e passeggeri;
- la diminuzione degli investimenti dello Stato per interventi strutturali;
- la necessità di concentrare le risorse disponibili nelle aree urbane e nelle reti di viabilità funzionali alle nuove stazioni (ponente).

A fronte di ciò è prevedibile che potranno essere completati solo quegli interventi, anche di notevole impegno, come il completamento del raddoppio a monte della ferrovia del ponente o la nuova linea ferroviaria di valico a Genova, volti per lo più a recuperare carenze ormai storiche della rete infrastrutturale ligure piuttosto che ad anticipare le nuove esigenze.

Il Piano persegue una strategia, basata sulle risorse e sulle potenzialità sviluppabili a livello regionale, concretamente attuabile e mirata al contenimento delle ricadute negative sull'ambiente, che tiene conto di tale quadro agendo su diversi fronti, quali ad esempio:

- nelle aree urbane, con politiche di incentivo all'uso del trasporto pubblico ed alla realizzazione diffusa di parcheggi;
- sulla rete delle strade principali, con interventi mirati al miglioramento della fluidità del traffico e, dove possibile, con il riutilizzo dei tratti di ferrovia dismessi.

Il Piano fa il punto sul dibattito attuale, coordinando le soluzioni già proposte nei precedenti PTC regionali per l'area genovese, savonese e spezzina con i più recenti sviluppi di singoli studi promossi dalla Regione o dagli Enti Locali interessati.

Come altri piani liguri e dell'area genovese, anche il PTCC approfondisce nello specifico il nodo di Genova, collocandolo nel Quadro degli interventi sulla viabilità costiera tra i cosiddetti "temi aperti":

In termini concettuali, la proposta e gli obiettivi del PTC ACL mantengono la loro attualità (separazione dei flussi legati all'area metropolitana da quelli in attraversamento, realizzazione di una variante all'autostrada attuale a monte di Genova).

Diverse circostanze impongono tuttavia un aggiornamento e un affinamento dello schema progettuale proposto:

- la considerazione che una variante autostradale a monte di Genova, da un lato non risolverebbe i problemi di mobilità interna all'area metropolitana, dall'altro potrebbe non risultare oggi economicamente sostenibile in considerazione della rilevanza attuale dei flussi in attraversamento;
- la posizione del Comune di Genova, espressa nel nuovo PRG adottato con DCC 74/97, volta a privilegiare soluzioni viabilistiche interne all'ambito urbano e dedicate espressamente alla mobilità urbana;
- l'aumento tendenziale dei traffici di attraversamento.

La riflessione attuale, pertanto, si concentra su due obiettivi:

- allontanare comunque dall'area urbana i flussi in attraversamento e quelli turistici;
- pervenire ad una migliore distribuzione dei flussi tra le diverse stazioni urbane, posto che oggi il 46% dei transiti è concentrato nei due caselli di Sampierdarena e Bolzaneto.

Questo secondo aspetto appare particolarmente rilevante ed attuale in considerazione da un lato delle tendenze positive e dei programmi di rafforzamento del porto e dalle prospettive di intervento legate anche alla riconversione dell'area delle acciaierie di Cornigliano.

La realizzazione di una connessione diretta tra il porto di Sampierdarena e la stazione di Genova Aeroporto potrebbe in questo senso rappresentare una soluzione efficace.

Inoltre, la riflessione attuale considera, rispetto alla proposta del PTC ACL, un numero maggiore di opzioni che riguardano sia la realizzazione di nuove infrastrutture, sia autostradali che urbane, al fine di creare le condizioni fisiche per la distribuzione dei flussi, sia l'introduzione di una maggiore articolazione delle tariffe (tariffe agevolate per i residenti, fasce orarie, ecc.), al fine di pervenire ad un più efficace controllo dei flussi.⁹⁰

4.3 IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI GENOVA E LA VARIANTE DEL VERDE (PTC)

Stato	Piano territoriale di coordinamento	Approvato con DCP n. 1/2002
	Variante al PTC provinciale concernente il Sistema del Verde di livello provinciale	Adottato con DCP n. 32/2010

4.3.1 Struttura e strumentazione di Piano

Come premesso, ai fini della presente trattazione, il quadro degli strumenti di pianificazione ordinaria generale della Provincia di Genova comprende il Piano Territoriale di Coordinamento e la Variante concernente il Sistema del Verde di livello provinciale⁹¹.

Il Piano Territoriale di Coordinamento, secondo quanto fissato dalle proprie Norme di attuazione, costituisce «sede di esplicitazione e di raccordo delle politiche territoriali di competenza della Provincia di Genova, nonché sede di raccordo e di coordinamento della strumentazione urbanistica dei Comuni del territorio provinciale»⁹².

La Variante del Sistema del Verde, attualmente vigente in salvaguardia, opera, unitamente ad una semplificazione del regime normativo, una più accurata definizione del ruolo delle

⁹⁰ Cfr: Regione Liguria, *Piano territoriale di Coordinamento della Costa*, approvato con del. C.R. 64 del 2000.

⁹¹ Come argomentato nel paragrafo dedicato alla definizione del contesto pianificatorio di riferimento, la strumentazione della Provincia di Genova in tema di pianificazione di livello generale si completa di Variante in attuazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del fiume Po - Variante Bacini Padani (VBP), Variante al PTC provinciale concernente i criteri per il controllo dell'urbanizzazione nelle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, nonché criteri per la localizzazione di insediamenti produttivi e Variante alle norme del PTC provinciale, di aggiornamento e specificazione del tema delle Missioni di Pianificazione.

⁹² PTC, Norme di attuazione art. 1

diverse componenti del sistema del verde, individuando nuove categorie relative all'area vasta, e conduce una migliore individuazione dei valori e delle criticità anche sotto il profilo botanico e vegetazionale delle singole aree, attraverso la redazione di schede di dettaglio.

Il PTC, in conformità con la legge urbanistica regionale, è articolato in tre parti (Descrizione fondativa, Documento di obiettivi, Struttura del Piano), cui si aggiungono le Norme di Attuazione; i contenuti delle tre parti sopra citate sono schematicamente riportati in Tabella 4.1.

Tabella 4-1 PTC: Schematizzazione dell'impianto di Piano

Parti	Contenuti
Descrizione Fondativa	<p>La Descrizione Fondativa costituisce il supporto conoscitivo del Piano, la quale tuttavia si distingue da una mera descrizione non selettiva degli argomenti da trattare in quanto rivolta a «rendere espliciti gli "elementi" assunti a riferimento e che si ritengono "cogenti", sia per la "argomentabilità" e la validità dell'operazione di pianificazione in sé, sia, soprattutto, per la successiva fase di applicazione del Piano, nella quale non possono essere introdotti nuovi e diversi elementi di riferimento per le valutazioni di coerenza e congruenza»⁹³.</p> <p>In questa particolare accezione dell'operazione di descrizione si sostanzia il suo carattere fondativo, essendo finalizzata ad individuare ed analizzare quegli elementi che, rappresentando le peculiarità del territorio genovese, costituiranno per l'appunto il fondamento per la successiva attività pianificatoria del Piano e soprattutto per tutte le verifiche di coerenza e di conformità delle azioni di pianificazione e di progettazione che da detto Piano trarranno indicazione.</p> <p>Sulla base di tale logica, la Descrizione Fondativa si sviluppa con riferimento a 5 ambiti tematici ed ai 15 ambiti territoriali in cui è stato suddiviso il territorio provinciale (cfr. Figura 4-2), nonché rispetto a quest'ultimo nella sua interezza. Gli ambiti tematici sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suolo • Ambiente • Infrastrutture e servizi • Sistema insediativo esistente • Paesaggio <p>In termini generali, la descrizione consta di una prima parte dedicata alla ricerca selettiva degli elementi da descrivere ed all'illustrazione degli elementi descrittivi ed in una seconda parte nella quale l'analisi e la sintesi interpretativa</p>

⁹³ PTC, Descrizione Fondativa Cap. 4 pag. 22

	sono applicate a ciascuno dei succitati ambiti. Oltre ai cinque temi suddetti, la Descrizione Fondativa affronta anche quattro temi monografici ⁹⁴ .
Documento di obiettivi	Il Documento contiene i «principi generali che sono il fondamento delle scelte compiute dal Piano e [che] ne costituiscono motivazione e scopo» ⁹⁵ , individuati in 9 criteri o principi ispiratori del Piano.
Struttura del Piano	La Struttura (cfr. Figura 4-3) costituisce la parte del Piano nella quale sono contenute le scelte di pianificazione che, in funzione dei distinti ruoli rivestiti dal PTC, sono articolate per: <ul style="list-style-type: none"> • Ruolo di coordinamento

	<ul style="list-style-type: none"> • Ruolo di organizzazione • Ruolo di indirizzo <p>Le scelte afferenti il <i>ruolo di Coordinamento</i> si esplicano con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Indicazioni puntuali per la tutela dei valori e la soluzione delle crisi, relativamente a ciascun ambito territoriale – Missioni di pianificazione da assolvere nella predisposizione della strumentazione urbanistica, relativamente a ciascun ambito territoriale – Temi di approfondimento oggetto di Progetti Quadro e Progetti Speciali <p>Le scelte relative al <i>ruolo di Organizzazione</i> riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schema Direttore, che definisce il disegno generale di assetto del territorio provinciale, in coerenza con la definizione degli obiettivi del Piano – Organizzazione del Sistema del verde, del Sistema dei servizi territoriali, dei Sistemi insediativi produttivi e della viabilità sovra comunale <p>Infine, le scelte relative al <i>ruolo di Indirizzo</i> trovano espressione con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Indicazioni per la definizione delle infrastrutture autostradali del nodo di Genova – Indicazioni per un possibile aggiornamento e revisione del vigente PTCP – Assetto insediativo
--	--

⁹⁴ I temi monografici attengono il turismo, gli aspetti socio economici, le caratteristiche strutturali della popolazione e delle attività economiche ed infine il territorio agricolo

⁹⁵ PTC, Documento degli obiettivi, pag. 17

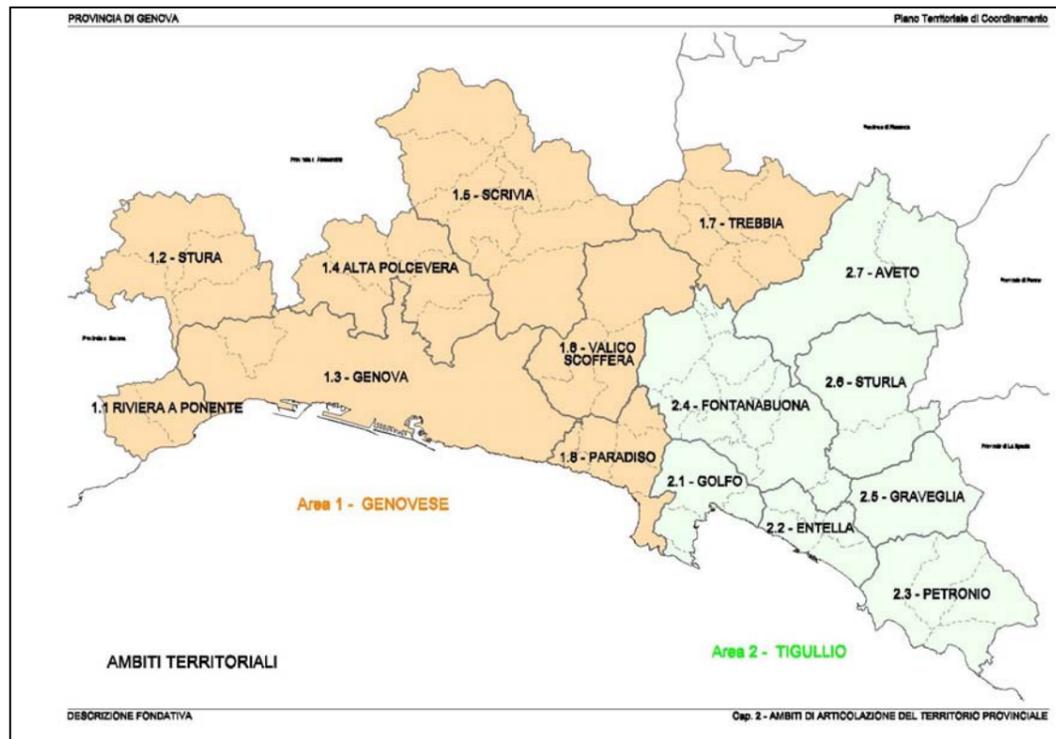


Figura 4-2 PTC: Descrizione Fondativa – Ambiti di articolazione del territorio provinciale

		DOCUMENTI DELLA STRUTTURA DEL PIANO										
		CAPITOLO 2	CAPITOLO 3	CAPITOLO 4	CAPITOLO 5	CAPITOLO 6	CAPITOLO 7	CAPITOLO 8	CAPITOLO 9	CAPITOLO 10	CAPITOLO 11	
		VALORI E CRISI DEL TERRITORIO PROVINCIALE	MISSIONI DI PIANIFICAZIONE	PROGETTI QUADRO E SPECIALI	SCHEMA DIRETTORE	ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEL VERDE	ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI	ORGANIZZAZIONE DEI SISTEMI INSEDIATIVI PRODUTTIVI	ORGANIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ SOVRACOMUNALE	INDIRIZZI SU AMBITI AGRICOLI, TURISTICI, DI SERVIZIO	INDICAZIONI SU NODO AUTOSTRADALE GENOVESE E PTC	
OPZIONI DEL PIANO	CONTESTUALIZZAZIONE ZONE	FASCICOLO 8 – RUOLO DI COORDINAMENTO			FASCICOLO 9 – RUOLO DI ORGANIZZAZIONE				FASCICOLO 10 – RUOLO DI INDIRIZZO			
	ORIENTAMENTO STRATEGICO RELATIVO AL TURISMO	Indicazione dettagliata per ciascun Ambito delle priorità nella tutela dei valori e nella soluzione delle crisi	Espressione degli obiettivi d'Ambito pertinenti allo sviluppo delle infrastrutture e alla conservazione dei valori	Indicazione dei temi di approfondimento nei PQ2 e PQ3 e nel PS1	Indicazione degli assi di sviluppo logistico e delle infrastrutture e delle azioni di tutela	Determinazione delle zone da sottoporre a tutela nei punti di frizione tra sistema logistico / delle infrastrutture, e valori insediativi	Determinazione delle zone di rilievo sovracomunale per lo sviluppo delle attività logistiche	Determinazione degli interventi prioritari per la soluzione delle crisi di mobilità di livello sovracomunale	Indicazioni per la definizione delle zone di mobilità di livello sovracomunale	Indicazioni per la definizione delle zone di mobilità di livello sovracomunale	Repertorio delle soluzioni del nodo autostradale genovese	
	ORIENTAMENTO STRATEGICO PRODUTTIVO	Indicazione dettagliata per ciascun Ambito delle priorità nella tutela dei valori e nella soluzione delle crisi	Espressione degli obiettivi d'Ambito pertinenti al potenziamento e alla specializzazione delle attività produttive	Indicazione dei temi di approfondimento nei PQ1, PQ4, PQ7, PQ8	Indicazione degli assi di sviluppo logistico e delle aree di riqualificazione dell'offerta residenziale e turistica	Determinazione delle zone da sottoporre a tutela in risposta alle esigenze emergenti delle comunità costiere	Determinazione dei requisiti e delle localizzazioni per la riorganizzazione del sistema dei servizi territoriali	Determinazione dei requisiti per la specializzazione residenziale e turistica delle infrastrutture	Determinazione dei requisiti per la specializzazione produttiva delle infrastrutture	Determinazione dei requisiti per la definizione delle aree di produzione agricola	Contributi per l'aggiornamento del PTC	

Figura 4-3 PTC: Schema di organizzazione della Struttura del Piano

Adottata con DCP n°32 del 12/05/2010, la Variante al PTC provinciale concernente il sistema del verde amplia, approfondisce ed aggiorna i contenuti relativi al sistema del verde a livello provinciale.

I principali obiettivi proposti dalla variante sono:

- rispetto alle categorie già individuate per le aree componenti il sistema: più accurata definizione del ruolo delle diverse componenti ed individuazione di nuove categorie

relative ad aree vaste, caratterizzate in modo unitario dalla presenza di insediamenti in contesti vegetazionali di pregio;

- rispetto alla qualificazione delle singole componenti: migliore individuazione dei valori e delle criticità anche sotto il profilo botanico e vegetazionale delle singole aree, attraverso una loro schedatura sistematica;
- rispetto alla normativa da applicare al sistema: generale semplificazione della normativa, gestione della disciplina in capo ai Comuni, obbligo per i Comuni di inserire le Schede nei Piani urbanistici con possibilità di approfondimenti e migliore specificazione dei contenuti.

In particolare, rispetto ai regimi normativi, sono stati approfonditi gli elementi di valore degli assetti vegetazionali ed insediativi dei Parchi Urbani (PU) del PTCP, fornendo indirizzi a specificazione della disciplina regionale dei PU, ai sensi dell'art. 20, comma 1, lett. c) della L.R. 36/1997.

La Variante al sistema del verde provinciale si attua in modo sinergico sia con la "variante di salvaguardia della fascia costiera" al PTCP recentemente adottata dalla Regione Liguria (DGR n. 940/09 e n. 1006/09), che introduce alcune innovazioni rispetto ai regimi normativi "Insediamenti Sparsi – Mantenimento" (IS MA saturo e IS MA CPA) ed inserisce nuovi Parchi Urbani (PU), sia con la Rete Ecologica Ligure recentemente istituita dalla Regione Liguria con la LR 28/2009 "Disposizioni in materia di tutela e valorizzazione della biodiversità".

Il nuovo sistema del verde viene così definito da 208 aree comprese nelle seguenti due categorie:

- aree già selezionate dalla pianificazione territoriale paesistica ed urbanistica, in diretta correlazione con le aree urbane;
- aree inserite dal PTC.

Aree già selezionate dalla pianificazione territoriale paesistica ed urbanistica, in diretta correlazione con le aree urbane

Parchi urbani e territoriali:

- Parchi urbani territoriali previsti dalla pianificazione urbanistica comunale (PUT);
- Parco del Monte di Portofino (AP);
- Parchi urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU), come individuati dal Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria ed individuati nella cartografia della Struttura del Piano.

Aree inserite dal PTC

Aree di verde strutturato e aree rurali comprese nel sistema insediativo o che ne costituiscono il limite esterno, che contribuiscono alla sua qualificazione per la loro particolare "strutturazione" o perché ne rappresentano un momento di interruzione della continuità dell'edificato, che comprendono:

- Aree verdi strutturate costituite dai parchi monumentali, sottoposti ai vincoli storici e monumentali (S-M) di cui al Titolo I del D.Lgs n. 42 del 22/01/2004 recante il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;
- Aree verdi strutturate di pausa e cornice (S), poste nel territorio urbanizzato o ai margini e costituenti momenti di interruzione nella continuità del tessuto edificato,

caratterizzate da predominanti assetti vegetazionali, con differente grado di antropizzazione, che concorrono alla qualificazione del paesaggio urbano;

- Aree rurali libere nel sistema urbano (R), intercluse o poste ai margini del tessuto urbano, costituenti momenti di attenuazione del sistema insediativo e corridoi ecologici;

Territori urbani e territori di cornice costieri connotati dal verde, ovvero quelle porzioni di ambiti urbani laddove il verde è presente in modo diffuso, contribuendo alla definizione complessiva dell'immagine ed alla qualificazione dell'ambiente e dell'edificato, suddivisi in:

- Territori urbani con verde "connotante" (U), costituiti dalle aree del sistema insediativo in cui la presenza del verde ha funzione connotante e qualificante (tessuti urbani a ville, struttura a viali alberati, ecc.);
- Territori di cornice costiera (C), costituiti dalle aree del sistema insediativo costiero in cui la presenza del verde ha una funzione sia di coronamento del sistema insediativo discontinuo sia di pausa dove la componente ambientale assume un valore predominante;

Ambiti fluviali con caratteri naturali nei sistemi insediativi urbani (AF), dislocati lungo i principali corsi d'acqua, costituenti corridoio ecologico ed elementi puntuali di interruzione del territorio insediato, ove sono ancora leggibili gli elementi costitutivi dell'ambiente fluviale, specie nell'assetto vegetazionale delle sponde;

Aree verdi di progetto (P), categoria che integra ed aggiorna il Sistema del Verde recependo le previsioni della pianificazione urbanistica e territoriale che abbiano ad oggetto la costituzione di parchi urbani di nuovo impianto ovvero la realizzazione di nuove aree di verde strutturato.

Il Sistema del verde è inoltre suddiviso per Ambiti territoriali:

1) Area Genovese	2) Area Tigullio
Ambito 1.1 – Riviera a Ponente	Ambito 2.1 – Golfo
Ambito 1.2 – Stura	Ambito 2.2 – Entella
Ambito 1.3 - Genova	Ambito 2.3 – Petronio
Ambito 1.4 – Polcevera	Ambito 2.4 - Fontanabuona
Ambito 1.5 – Scrivia	
Ambito 1.6 – Valichi	
Ambito 1.7 – Trebbia	
Ambito 1.8 – Paradiso	

La disciplina di cui all'art. 11 della normativa di Piano viene in parte riformulata e semplificata soprattutto con la finalità di offrire strumenti utili ai Comuni nella gestione della pianificazione per gli interventi che ricadono nel Sistema, eliminando il ricorso al nulla osta della Provincia ed affidando alla pianificazione comunale il recepimento della disciplina della Variante, con la facoltà di conseguire un maggiore dettaglio nell'individuazione e valutazione dei valori oggetto di tutela in sede di pianificazione comunale.

4.3.2 Analisi dei contenuti

La sia pur schematica illustrazione delle logiche e dell'impianto di Piano precedentemente riportata, oltre ad assolvere al compito di documentare lo strumento pianificatorio che ci si appresta ad analizzare, ha rivestito un ruolo centrale nella definizione dei temi da affrontare.

4.3.2.1 Struttura del Piano

Gli indirizzi di pianificazione contenuti all'interno della Struttura del Piano, sulla base di una visione generale delle alternative di sviluppo, fissano in primo luogo azioni di tutela e sviluppo dei valori locali, e configurano inoltre azioni di coerenza con scenari evolutivi di medio e lungo periodo.

La Struttura del Piano, come anticipato, si articola in funzione di tre ruoli fondamentali: coordinamento, organizzazione ed indirizzo.

1. Ruolo di Coordinamento

Le scelte di pianificazione del PTC, sulla base degli esiti della Descrizione Fondativa, assumono come punto di partenza l'individuazione dei Valori e delle Crisi che connotano il territorio provinciale, non intendendo ripetere una semplice registrazione di tali elementi, ma assumendo consapevolmente un impegno, che possa diventare un patrimonio comune dell'intera comunità provinciale, una sorta di agenda collettiva per organizzare e condividere uno sforzo solidale rivolto verso due distinte direzioni: da una parte confermare ed accrescere gli elementi di valore e dall'altra superare e risolvere gli elementi di criticità.

Su questa base è possibile attuare scelte che appartengono all'asse di contestualizzazione descritto nel Documento degli Obiettivi, con lo scopo prioritario di salvaguardare ed incrementare i valori naturalistici, ambientali ed antropici del territorio provinciale con particolare attenzione per quei luoghi dove, in accordo con le valutazioni di sostenibilità ambientale e suscettività alle trasformazioni, è possibile ipotizzare un più elevato grado di innovazione, in particolare di tipo infrastrutturale e per lo sviluppo del sistema produttivo, per corrispondere alle richieste collettive di sviluppo economico e sociale, e si possono manifestare quindi dei punti di frizione per la cui soluzione occorre utilizzare i "valori aggiunti" degli investimenti necessari per l'attuazione degli interventi di trasformazione.

I valori del territorio provinciale nell'area Genovese, Ambito 1.3, tema infrastrutture sono:

- 1) Boulevard costieri: sono soggetti a tutela assoluta in quanto risorsa di alto valore identificativo del territorio sia a carattere paesistico che per la fruizione dello stesso, che deve essere salvaguardata e rafforzata;
- 2) Tangenziali urbane: sono soggette a tutela attiva in quanto consentono l'aggiramento delle zone di maggior traffico ed al contempo caratterizzate da una sensibile concentrazione insediativa, valore da salvaguardare ma sempre da adeguare e potenziare;
- 3) Specializzazioni del sistema infrastrutturale per funzioni turistiche e tempo libero: sono soggette a tutela attiva in quanto sono risorse da potenziare ed integrare con attrezzature a servizio della viabilità, al fine di potenziare lo sviluppo turistico del territorio;
- 4) Specializzazioni del sistema infrastrutturale per attività produttive: sono soggette a tutela attiva in quanto risorsa da mantenere e potenziare, in particolare per quanto

attiene alle potenzialità produttive nell'ambito da incentivare e migliorare, da rendere più efficiente nelle diverse specializzazioni ivi presenti, ed alle dotazioni di interscambio con l'esterno;

- 5) Specializzazioni del sistema infrastrutturale per attività commerciali: sono soggette a tutela attiva in quanto risorsa che garantisce lo sviluppo commerciale delle aree genovesi attraversate, nonché i contatti con le aree esterne all'ambito, comunque da potenziare e da rendere più efficiente anche attraverso l'incremento delle dotazioni;
- 6) Attrezzature per la mobilità: sono soggette a tutela attiva in quanto risorsa strategica che garantisce la fruizione dei luoghi sotto i differenti aspetti della mobilità (nei settori produttivo, commerciale, turistico etc.), comunque da consolidare e potenziare anche con interventi integrativi atti a risolvere le eventuali criticità ora presenti.

Le situazioni di crisi del territorio provinciale di Genova, Ambito 1.3, tema infrastrutture, per quanto riguarda gli aspetti attinenti l'opera in progetto, sono:

- 1) Forte concentrazione di funzioni in sovrapposizione conflittuale. Criticità a medio/lungo termine; i traffici di tipo commerciale (intermodalità tra nave aereo, rotaia, strada) sono affidati ad infrastrutture inadeguate, da un lato, per le caratteristiche tecniche e dimensionali e, dall'altro, per l'esigenza di dover competere con attività urbane alternative e di supplenza ad una rete urbana ancor più inadeguata a sostenere il ruolo di servizio che ad essa compete;
- 2) Specializzazioni che non risultano idonee né al tipo e alle caratteristiche tecniche della percorrenza, né alla specifica ubicazione: criticità a medio/lungo termine poiché di risoluzione complessa in quanto legata alla struttura dell'armatura viaria stessa. Criticità a breve termine in quanto le caratteristiche tecniche di tali viabilità le rendono insufficienti per una gestione di trasporto efficiente, in parte risolvibile a livello comunale con primi interventi migliorativi;
- 3) Autostrade in ambito urbano; criticità a medio/lungo termine. La lettura della realtà territoriale e dei dati di origine dimostra con evidenza la natura di infrastruttura di livello urbano di tale nodo e la conseguente necessità di individuare alternative adeguate al traffico attuale e di previsione. Criticità risolvibile attraverso interventi di scala sovracomunale, con previsione di nuovi assi autostradali specificamente dedicati, con la confluenza di molteplici Enti;
- 4) Tangenziali urbane che non realizzano in pieno la loro missione in quanto tendono a risolvere problemi emergenti di livello locale senza creare un sistema interconnesso e continuo di transito a livello extraurbano; la criticità è a breve termine in quanto risolvibile con interventi di scala comunale per quanto riguarda le congestioni dovute a flussi di traffico urbano e locale.

2. Ruolo di Organizzazione

L'area vasta provinciale, nella sua totalità, rappresenta il riferimento territoriale delle politiche di pianificazione, di competenza della Provincia, che il Piano è chiamato ad esplicitare e raccordare. Questa dimensione territoriale costituisce una rilevante novità nel repertorio degli strumenti urbanistici e dei programmi di settore, che si sono sviluppati in Italia a partire dalla prima legge urbanistica nazionale del 1942, e che – semplificando un po' la questione - sono stati applicati prevalentemente: da una parte a realtà locali di livello

comunale, con un'evidente focalizzazione, specie per i Comuni di minori dimensioni, sulla regolamentazione delle trasformazioni edilizie, e dall'altra a grandi interventi, soprattutto di tipo infrastrutturale (autostrade, reti ferroviarie, porti e aeroporti, infrastrutture energetiche, ecc.) che, superando i confini amministrativi degli Enti territoriali, si sono sovrapposti imperiosamente alle identità locali ed alle volontà espresse dalle popolazioni insediate. Si è formata quindi una consuetudine a guardare i temi del territorio con una visuale "strabica", da una parte attenta ai fenomeni localistici ed incapace di considerare le problematiche ambientali e di sviluppo che coinvolgono dimensioni territoriali più vaste, e dall'altra mirata unicamente all'efficienza dei grandi interventi tesi a "modernizzare" il paese, senza la necessità di curare gli impatti locali che essi potevano generare.

Il PTC Provinciale è chiamato a realizzare l'anello di congiunzione tra questi due livelli, partendo dalle esigenze delle realtà urbane e rurali che compongono l'intera comunità provinciale, per giungere ad un disegno d'insieme dell'area vasta, partecipato e condiviso, da confrontare dialetticamente con la pianificazione di livello regionale, che sarà compiutamente espressa tramite il Piano Territoriale Regionale, e con la pianificazione di livello europeo, come già formulata nello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo.

Questo collegamento tra scale territoriali comunali e provinciale corrisponde, nello sviluppo della Struttura del Piano, ad un passaggio dal ruolo di coordinamento della pianificazione urbanistica comunale ai ruoli di organizzazione dei sistemi di rilievo sovracomunale e di indirizzo dei contenuti tematici e delle tecniche espressive dei piani e dei programmi di livello locale e settoriale.

All'interno dei fascicoli riguardanti il Ruolo di Organizzazione fanno parte i temi riguardanti:

- condizioni per lo sviluppo del sistema portuale genovese e delle sue connessioni logistiche;
- inadeguatezza dei sistemi infrastrutturali autostradali e ferroviari del territorio provinciale, con particolare riferimento al nodo genovese;
- organizzazione del sistema del verde (cfr. Figura 4-4);
- organizzazione della viabilità sovra comunale.

3. Ruolo di Indirizzo

Il Piano fornisce alcuni "contributi" su temi che sono ritenuti strategici. Tra questi, il PTC fornisce le *"Indicazioni per la definizione delle infrastrutture autostradali del nodo genovese"*.

Le "crisi di sistema" individuate nel territorio provinciale, che investono in vario modo i sistemi ambientali, insediativi, paesistici e dei servizi, sono in gran parte generate dalle insufficienti prestazioni della rete di infrastrutture per la mobilità di livello primario. Il cattivo funzionamento e le insufficienze strutturali delle infrastrutture ferroviarie ed autostradali che attraversano la Provincia di Genova, ed in particolare che costituiscono il "nodo genovese", e la loro inadeguatezza a far fronte ai consistenti incrementi dei traffici previsti nelle strategie di sviluppo dell'area del Nord Ovest italiano sono largamente riconosciuti e la risoluzione delle specifiche crisi funzionali è stata oggetto, negli ultimi anni, di diverse proposte da parte dei soggetti ai quali è attribuita la competenza della pianificazione territoriale di livello generale e di settore. Mentre le previsioni di adeguamento della rete ferroviaria sono collocate in un quadro di pianificazione sufficientemente definito e condiviso, altrettanto non può dirsi per la rete autostradale, per il cui definitivo riassetto devono essere ancora concordati gli indirizzi fondamentali di configurazione della rete e di localizzazione dei nodi di connessione con le reti locali. Il Piano Territoriale di

Coordinamento Provinciale che, come stabilisce la LR 36/1997 art. 4, ha per oggetto "... la definizione di un piano di assetto del territorio provinciale coerente con le linee strategiche di organizzazione territoriale indicate dalla pianificazione di livello regionale, tenuto conto delle indicazioni emerse dalla strumentazione urbanistica locale e dalle dinamiche in atto", deve necessariamente affrontare questo tema.

Il Piano propone un disegno complessivo di riorganizzazione del nodo di Genova, assumendo un duplice atteggiamento:

- "la costruzione di un quadro organico e comparato del repertorio delle soluzioni elaborate dai soggetti titolari di compiti di pianificazione di livello superiore a quello provinciale e di quelle contenute negli strumenti urbanistici dei Comuni;
- la verifica di compatibilità di tali soluzioni con l'organizzazione complessiva del territorio provinciale esprimendo, a tale fine, ipotesi alternative di collegamento tra capisaldi individuati in modo specifico, per contribuire alla ricerca della soluzione più idonea.

(...) Le soluzioni alternative che si propongono costituiscono contributo propositivo alla definizione del quadro delle infrastrutture per la mobilità di livello regionale, che sarà uno dei contenuti del PTR ed hanno quindi valore di segnalazione.⁹⁶

La ricognizione di tali ipotesi alternative per la riorganizzazione delle infrastrutture autostradali per il Nodo di Genova appare elemento fondativo per la sua possibile soluzione.

"L'obiettivo prioritario dell'individuazione delle diverse ipotesi alternative è stata la definizione di un tracciato di gronda per l'aggiramento a monte dell'area urbana centrale di Genova, capace di connettere i sistemi insediativi della Valle Scrivia e della Valle Fontanabuona.

In fase di pianificazione della infrastruttura di progetto non è stato individuato un tracciato univoco, ma sono state elaborate differenti ipotesi alternative per ciascuno dei segmenti in cui è scomponibile l'infrastruttura:

- quadrante 1: alternative per la gronda autostradale di ponente, connessione A7-A10
- quadrante 2: variante di valico della A2 (alternativa allo schema di rete individuato nel PTCP 1997 e aggiornamenti)
- quadrante 3: primo tratto della gronda autostradale di levante (A7-A12)
- quadrante 4: secondo tratto della gronda autostradale di levante (A7-A12) e collegamento costa Fontanabuona.

Lo scopo delle alternative di tracciato è di individuare le soluzioni più efficaci, fattibili e utili a conseguire una condizione di giusto equilibrio fra le istanze ambientali e le imprescindibili necessità di efficienza della rete, nella consapevolezza che all'innalzamento dei livelli di efficienza e di servizio del sistema autostradale (al fine del superamento delle attuali condizioni di criticità) corrisponde un inevitabile innalzamento dei gradi di impatto ambientale delle nuove infrastrutture. Gli scenari del possibile riassetto del nodo autostradale di Genova, elaborati nell'aggiornamento 1998 al PTCP, sono tali per cui tutte le ipotesi di tracciato:

- sono state verificate in termini di fattibilità tecnica (sviluppo dei tracciati, altimetria, pendenza, tipologie delle opere necessarie viadotti e gallerie),
- tengono conto del sistema degli insediamenti e delle principali emergenze geomorfologiche e infrastrutturali dei territori attraversati, al fine della valutazione di intensità dei possibili impatti ambientali;
- sono state confrontate sul piano della rispondenza alla domanda di nuova infrastrutturazione dell'intera area territoriale e non solo della capacità di rispondere ad esigenze puntuali di miglioramento delle condizioni di infrastrutturazione.⁹⁷

⁹⁶ La Regione Liguria – in sede di espressione del parere sul PTC della Provincia di Genova – riterrà nel 2001 di considerare le indicazioni provinciali come un *contributo alla definizione delle possibili soluzioni* al problema del Nodo autostradale di Genova.

⁹⁷ Piano Territoriale di Coordinamento, fascicolo 10, cap. 11.1.

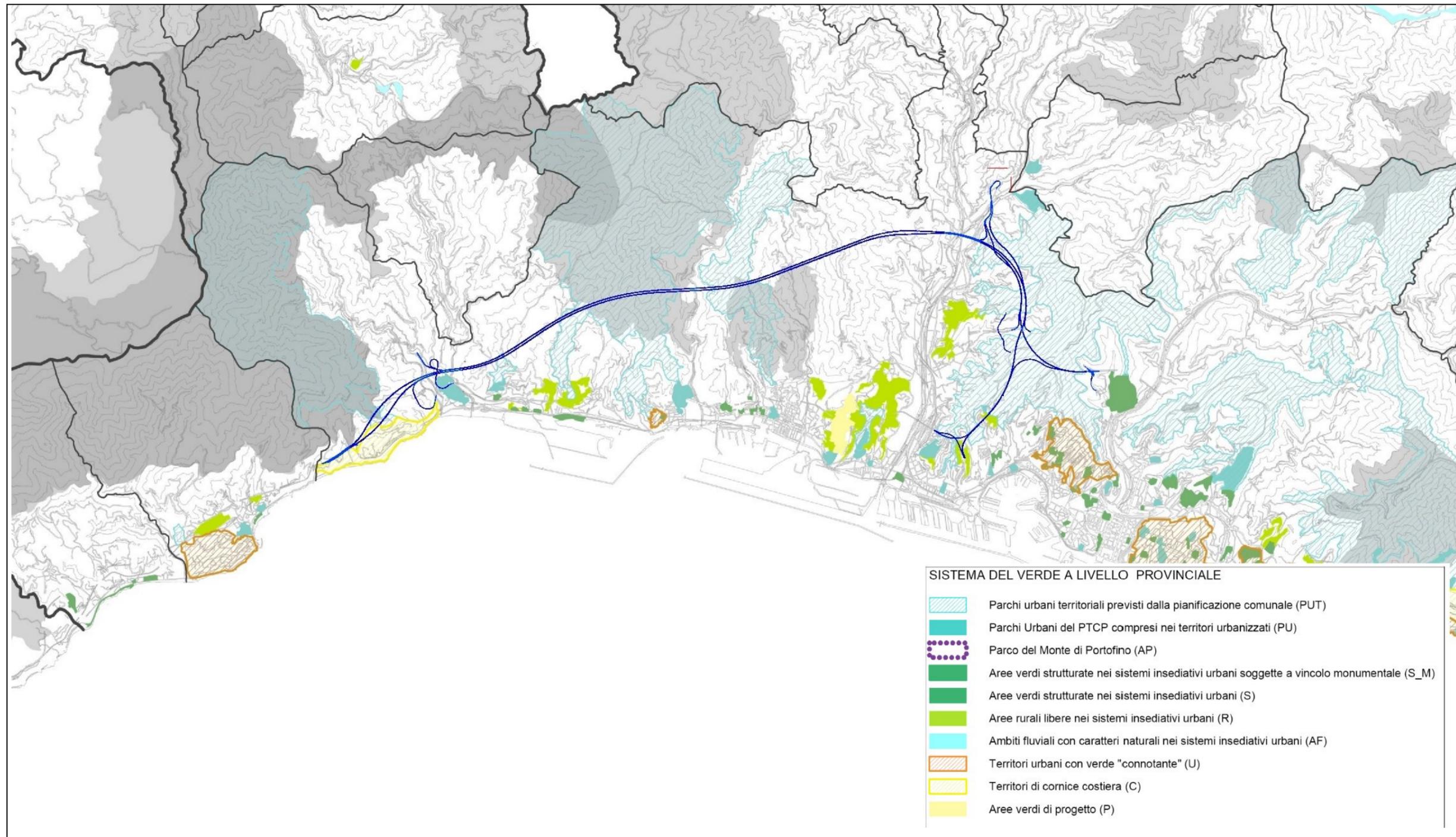


Figura 4-4 PTC Provinciale - Sistema del verde (Tav. S2)

4.3.2.2 Descrizione fondativa

Il Piano territoriale di coordinamento della provincia di Genova, nel suo ruolo essenzialmente di indirizzo e coordinamento, si occupa specificamente della situazione infrastrutturale dell'area genovese all'interno della "Descrizione fondativa".

Alcuni "elementi di criticità" del sistema infrastrutturale genovese sono riconosciuti nella "Incoerenza dei sistemi" e nella "Necessità di sviluppo e riconversione dei sistemi".

In merito al primo elemento ("incoerenza dei sistemi"), nella situazione di scarsità di risorse territoriali disponibili alla trasformazione che condiziona l'assetto insediativo e paesistico dell'ambito provinciale, le scelte di destinazioni d'uso relative ai sistemi infrastrutturali, che per loro caratteristica costituiscono discontinuità territoriali ed ambientali rispetto al contesto circostante, devono essere compiute con particolare attenzione. Con altri profili di analisi si riscontra che ciò non è storicamente avvenuto, con gravi conseguenze in termini di perdita di valore ambientale e paesistico: in questa sede si intende considerare come, a fronte di notevoli sacrifici territoriali, spesso non si sono raggiunti neppure risultati in termini di efficienza nei servizi di trasporto che tali sistemi dovrebbero garantire, sia singolarmente, sia nei loro reciproci rapporti ed interscambi.

La stessa molteplicità dei sistemi, dapprima considerata un elemento di valore, può trasformarsi in elemento di crisi se i diversi sistemi impediscono vicendevolmente i necessari processi di crescita ed adeguamento. I casi rilevati riguardano: lo sviluppo delle aree aeroportuali sulle aree dismesse dell'acciaieria di Cornigliano, in conflitto incoerente rispetto ai livelli di servizio attuali e previsti; la rete ferroviaria all'interno del nodo genovese, (...). Si rileva inoltre che i maggiori elementi di crisi del sistema delle infrastrutture viarie sono costituiti nel territorio provinciale dalle connessioni tra il sistema di mobilità autostradale ed i sistemi di mobilità urbana. La posizione della maggior parte dei caselli sembra essere stata individuata a partire dalle convenienze delle Società concessionarie piuttosto che sulla base di una lungimirante previsione degli effetti indotti sulle strutture urbane che si intendevano servire e della coerenza con il corrispondente livello di mobilità.

In merito al secondo elemento ("necessità di sviluppo e riconversione dei sistemi"), lo sviluppo della mobilità nel territorio provinciale costituisce una reale prospettiva legata all'incremento dei traffici portuali ed alla nuova dimensione europea dei flussi di traffico lungo l'arco regionale ligure e verso la pianura padana ed i valichi alpini.

Tale processo, il cui sviluppo è già concretamente visibile, è destinato ad approfondire la crisi di sistema delle infrastrutture di livello primario, già ampiamente analizzata e descritta: autostrade, in particolare la A10 e la A7, e ferrovie, in particolare sulla direttrice dei Giovi.

Gli elementi di crisi riguardano sia le aste, sottodimensionate ed impegnate da funzioni alternative ai servizi di mobilità primaria, sia i nodi, che costituiscono spesso punti di attrito alla funzionalità di sistema.

Ne consegue quindi che «un'azione di sviluppo e riconversione dei sistemi centrata sui nodi fondamentali si rende quindi necessaria sia per la riqualificazione delle direttrici primarie, sia perché questa ha positivi riflessi anche sull'organizzazione gerarchica dei sottosistemi che da essi hanno origine e destinazione; i nodi infrastrutturali da considerare

in modo particolare in tale progetto di armonizzazione e sviluppo generale sono: Bolzaneto, Busalla, Marasco, Entella, Rapallo»⁹⁸.

4.3.2.3 Norme di attuazione

Fermo restando il principio della prevalenza delle indicazioni di *carattere prescrittivo* dei piani di bacino e dei Piani delle aree protette, rispetto alle indicazioni della pianificazione territoriale, regionale, provinciale e comunale, sancito all'art. 2, 5° comma, della Legge Regionale 36/1997, il Piano costituisce quadro di riferimento, con il valore di efficacia indicato all'art. 4, nei confronti degli altri atti di pianificazione di settore di competenza della Provincia, con specifico riferimento ai seguenti aspetti:

- a) alla definizione della domanda d'uso del suolo, al fine della formazione dei piani di bacino, in quanto sede di coordinamento dei piani e degli strumenti urbanistici comunali;
- b) alla definizione delle Missioni di Pianificazione a livello d'Ambito ed a livello comunale, al fine della formazione dei piani di bacino, in quanto sede di coordinamento dei piani e degli strumenti urbanistici comunali;
- c) all'individuazione dei sistemi insediativi produttivi al fine della formazione dei piani di bacino, in quanto specificazione a livello provinciale della predetta domanda d'uso del suolo;
- d) all'individuazione del Sistema del Verde a livello provinciale al fine della formazione dei piani di bacino e dei piani di protezione della fauna, in quanto sistema di risorse oggetto di specifica tutela ambientale, nonché elemento strutturale obbligatorio del Piano stesso;
- e) alla organizzazione della viabilità sovracomunale;
- f) ai Progetti Quadro.

Ai sensi dell'art. 5 delle Norme di attuazione, «il Piano esplica il suo ruolo, nei rapporti con i Comuni, con la Regione Liguria e con le Province contermini, nonché al fine della formazione dei Piani e dei Programmi di settore di competenza dell'Ente, nei seguenti termini:

- a) coordina la pianificazione urbanistica di livello locale, in applicazione della Legge urbanistica regionale, in modo articolato, recependo ed integrando le indicazioni dei piani e degli strumenti urbanistici dei Comuni (...);
- b) definisce il campo delle conoscenze e delle relative indicazioni di pianificazione, che vincolano l'amministrazione provinciale in sede di esercizio delle funzioni in materia urbanistica ed in quelle con esse collegate;
- c) definisce la disciplina degli interventi di competenza della Provincia in materia di edilizia scolastica e di viabilità (...);
- d) fornisce gli elementi conoscitivi e le relative determinazioni per l'assetto del territorio provinciale al fine della formazione dei Piani e dei Programmi di settore di competenza della Provincia (...);
- e) costituisce fondamentale quadro di riferimento per la programmazione e la pianificazione degli interventi sul territorio rientranti nella competenza dell'Ente;
- f) costituisce l'atto con il quale la Provincia coopera alla elaborazione del progetto del Piano territoriale regionale, ai sensi dell'art. 14 della legge urbanistica regionale, evidenziando le questioni di interesse provinciale pertinenti ai fini della formazione del

⁹⁸ Piano Territoriale di Coordinamento, 2002; fascicolo 6, cap. 6 "Infrastrutture", pag. 8

- PTR, con specifico riferimento al Documento degli Obiettivi ed allo Schema Direttore del Piano;
- g) le determinazioni espresse nel Piano costituiscono riferimento per definire politiche comuni e per condurre azioni ed interventi concertati con gli altri Enti territoriali;
- h) costituisce l'atto che delinea gli scenari e le azioni conseguenti per l'assetto del territorio di interesse provinciale nel confronto e nella cooperazione con le Province contermini»⁹⁹.

4.4 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

4.4.1 La pianificazione vigente: Variante 2009 al Piano Urbanistico Comunale di Genova

Stato	Approvata con DCC n. 73/2010 e vigente in salvaguardia
-------	--

Nell'affrontare l'esame della pianificazione urbanistica comunale, in primo luogo si evidenzia che l'opera in progetto interessa unicamente le porzioni territoriali oggetto della Variante 2009, ragione per la quale nel presente studio ci si è riferiti a detto ultimo strumento e non al Piano Urbanistico Comunale approvato nel 2000 e vigente nella restante parte del territorio comunale.

Oltre a ciò occorre inoltre premettere altre due scelte metodologiche in base alle quali è stata condotta l'analisi, rispettivamente attinenti l'ambito tematico e quello spaziale.

Relativamente al primo punto, considerato che – come più volte ricordato – le politiche comunali di pianificazione dell'assetto infrastrutturale si sono esplicitate a valle dell'approvazione del PUC negli atti di pianificazione negoziata descritti in precedenza, l'ambito tematico di analisi è stato individuato nel regime di trasformazione ed uso dei suoli.

In coerenza con tale scelta ed in considerazione del fatto che l'opera in progetto per la maggior parte si sviluppa in galleria, l'ambito spaziale di analisi è stato identificato nelle porzioni territoriali, nelle quali detta opera corre in superficie (cfr. Tabella 4-2 e tavole MAM-I-QPRM-001 e MAM-I-QPRM-002).

Tabella 4-2 Quadro delle aree interessate da tratti autostradali di progetto allo scoperto

Aree con tratti allo scoperto	Assi autostradali di riferimento
Vesima	Interconnessione A10 – Gronda di ponente
Voltri	Interconnessione A26 – Gronda di ponente
Varenna	Gronda di ponente
Bolzaneto	Interconnessione Gronda di Ponente – A7
Torbella	Interconnessione A7-A12
Genova Est	Adeguamento svincolo Genova Est
Genova Ovest	Interconnessione A7 – A10

⁹⁹ Piano Territoriale di Coordinamento, Norme di attuazione, art. 5.

Entrando nel merito dei contenuti del PUC, all'articolo 2 delle Norme di Attuazione, così come modificate ed approvate con deliberazione di Consiglio Comunale n° 85/2009, è esplicitato che il territorio comunale è suddiviso in zone territoriali (cfr. Tabella 4-3):

- Zone territoriali omogenee di cui al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 2/4/1968 o assimilabili
- Zone territoriali speciali

Tabella 4-3 PUC: articolazione in zone territoriali

Zone territoriali omogenee di cui al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 2/4/1968 o assimilabili	ZONA A	Tessuto storico
	ZONA B	Tessuto urbano
ZONA D	Produttivo e ricettivo (ZONA R)	
ZONA E	Tessuto agricolo	
ZONA F	Servizi	
Zone territoriali speciali	ZONA H	Rete idrografica, corsi d'acqua e opere idrauliche principali
	ZONA X	Infrastrutture
	ZONA T	Impianti tecnologici
	ZONA W	Aree di rispetto e di salvaguardia
	ZONA Amb	Ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale
	ZONA Dst	Distretti di trasformazione in cui sono previste complesse modifiche di assetto territoriale

Le zone territoriali omogenee, per le diverse condizioni storiche e fisiche ed in ragione delle differenti finalità da perseguire, sono articolate in sottozone regolate in modo diversificato e sono concettualmente riconducibili ad ambiti di conservazione e riqualificazione.

La sottozona EP e le zone H e W sono concettualmente riconducibili a territori non insediabili.

Con riferimento a tale articolazione in zone, nel seguito sono identificate, per ciascuna delle sette aree di studio, le infrastrutture di progetto e le zone o sottozone da queste interessate (cfr. Tabella 4-4).

Tabella 4-4 Opere e zone e sottozone interessate

Aree con tratte allo scoperto	Denominazione	Zone e sottozone interessate
Vesima	Ampliamento Viadotto Vesima Ovest	Tessuto Agricolo – EE/MA
		Tessuto Agricolo – EM/ MA
		Tessuto Agricolo – EB/CO
		Aree di rispetto e di salvaguardia We
	Ampliamento Viadotto Vesima Est	Tessuto Agricolo – EM/MA
		Tessuto Agricolo – EE/MA
		Tessuto Agricolo – EB/CO
		Aree di rispetto e di salvaguardia We

Aree con tratte allo scoperto	Denominazione	Zone e sottozone interessate	
	Ampliamento Viadotto Beo	Tessuto agricolo - EM/MA Tessuto agricolo EB/CO Area di rispetto e salvaguardia We	
	Ampliamento Viadotto Frana	Tessuti agricoli - EM/MA	
Voltri	Viadotto Cerusa Ovest	Tessuto agricolo – EM/MA Produttivo - DT	
	Viadotto Cerusa Est	Tessuto agricolo – EM/MA Produttivo - DT Impianti tecnologici - T	
	Ampliamento viadotto Cerusa esistente	Produttivo - DD Tessuti agricoli – EM/MA Tessuti agricoli – EB/CO	
	Viadotto Leiro Est	Servizi - FFc Tessuto Agricolo – EE/MA Tessuti agricoli – EM/MA Produttivo DT	
	Viadotto Leiro Ovest	Tessuto Agricolo – EM/MA Servizi - FFc	
	Ampliamento viadotto Leiro	Servizi FUa	
	Ampliamento Viadotto Casanova	Tessuto agricolo EM/MA	
	Varenna	Viadotto Varenna Ovest	Tessuto agricolo – EM/MA Produttivo - DT Tecnologici T Aree di rispetto e salvaguardia – We
		Viadotto Varenna Est	Produttivo - DT Tecnologici T Aree di rispetto e salvaguardia – We
		Bolzaneto	Viadotto Secca
Viadotto Orpea			Produttivi -DT Produttivi – DD Aree di rispetto e salvaguardia – W Tessuto agricolo – EB/CO Tecnologici T
	Viadotto Mercantile	Tessuto agricolo – EB/CO Produttivo – DT	
	Viadotto Genova	Produttivo DD Produttivo DT Servizi FF Tessuto agricolo EB/CO	
Torbella	Viadotto Torbella Est	Tessuto agricolo – EB/CO	

Aree con tratte allo scoperto	Denominazione	Zone e sottozone interessate
	Svincolo per galleria Torbella Ovest	Tessuto agricolo – EE/MA
		Tessuto agricolo – EE/MA Produttivo - DM
	Svincolo per galleria Monte Sperone	Tessuto agricolo – EB/CO
	Rilevato Torbella	Tessuto agricolo – EB/CO Tessuti agricoli – EE/MA
Genova Est	Viadotto Rovena	Tessuti agricoli – EE/MA Tessuti agricoli – EB/CO Impianti Tecnologici - T Produttivi – DD
	Svincolo Genova Est	Tessuto agricolo EB/CO
Interconnessione Genova Ovest	Ingresso galleria Moro 1, Moro 2 – Genova Ovest	Tessuto agricolo – EB/CO

Dal quadro ricostruito nella tabella precedente emerge che le zone e sottozone complessivamente interessate dall'opera in progetto sono quelle riportate in Tabella 4-5¹⁰⁰.

Tabella 4-5 Quadro di sintesi delle zone e sottozone interessate dall'opera in progetto

Categorie zone	Zona	Sottozona	
Zone territoriali omogenee	D	Produttivo	DD Artigianale e industriale, caratterizzata dalla presenza di attività produttive in parte dismesse, compatibile con alcune funzioni urbane
			DT Artigianale e industriale, discosta dall'abitato e caratterizzata da situazioni di degrado, non compatibile con le funzioni urbane e compatibile con alcune funzioni speciali
			DM Produttiva, destinata all'assistenza alla mobilità veicolare, non pienamente compatibile con le funzioni urbane
	E	Tessuto agricolo	EE Agricola storicamente strutturata, prevalentemente omogenea, caratterizzata da insediamenti rurali, terreni agrari, fasce terrazzate e relativi percorsi
			EM Mosaico di aree agricole e boschive, caratterizzate da insediamenti rurali sparsi, aree strutturate terrazzate e aree in via di rinaturalizzazione o naturali
			EB Boscata, cespugliata o prativa non insediata, da

¹⁰⁰ Nella individuazione delle zone e sottozone interessate dall'opera in progetto, ovviamente, non si è tenuto conto della Zona H "Rete idrografica, corsi d'acqua e opere idrauliche principali" e della Zona X "Infrastrutture"

Categorie zone	Zona		Sottozona	
	F	Servizi		far evolvere a copertura arborea stabile mediante gestione agro-forestale
			FF	Servizi di quartiere di livello urbano o territoriale destinati a istruzione, interesse comune, verde, gioco e sport e attrezzature pubbliche di interesse generale
			FFc	Cimiteri Ambito speciale della sottozona FF “Servizi di quartiere di livello urbano o territoriale”
			FUa	Parchi urbani – ambito soggetto a controllo ambientale Ambito speciale della sottozona FU “Parchi urbani”
Zone territoriali speciali	T	Impianti tecnologici	Aree occupate da impianti tecnologici esistenti e quelle destinate alla realizzazione di nuovi impianti	
	W	Aree di rispetto e di salvaguardia	Porzioni eterogenee di territorio che non devono essere destinate all'edificazione, in ragione di specifiche caratteristiche geomorfologiche e della necessità di istituire zone filtro per funzioni scarsamente compatibili o di preservare spazi liberi strutturati	
			We	Ambiti di salvaguardia idrogeologica

Al fine di comprendere i termini in cui si sostanzia il rapporto tra opera in progetto e zone territoriali da questa interessate, stante la complessità dell'apparato normativo, si è ritenuto necessario sistematizzare gli aspetti oggetto di normazione relativi a ciascuna zona (cfr. Tabella 4-6 e Tabella 4-7).

Tabella 4-6 Zone territoriali omogenee: aspetti di normazione

Aspetti oggetto di normazione	Zone territoriali omogenee e sottozone							
	D			E			F	
	DD	DT	DM	EE	EM	EB	FF	FU
Funzioni ammesse	•	•	•	•	•	•	•	•
Disciplina degli interventi sugli edifici esistenti e relativi parcheggi pertinenziali	•	•	•	•	•	•	•	•
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per gli interventi sugli edifici esistenti	•	•	•	•	•	•	•	•
Disciplina degli interventi di sistemazione degli spazi liberi e della viabilità	•	•	•				•	•
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per la sistemazione degli	•	•	•				•	•

spazi liberi								
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per gli interventi sulla viabilità e relativi accessori	•	•	•					
Disciplina degli interventi di ricostruzione e di costruzione di nuovi edifici e relativi parcheggi pertinenziali	•	•	•	•	•	•	•	•
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per gli interventi di ricostruzione e di costruzione di nuovi edifici	•	•	•	•	•	•	•	•
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per i nuovi edifici destinati a servizi pubblici e speciali	•	•	•	•	•			
Disciplina paesistica specifica				•	•	•		
Disciplina degli interventi di sistemazione dei suoli				•	•	•		
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per la sistemazione dei suoli e la modellazione dei versanti				•	•	•		
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per i manufatti diversi dagli edifici per usi agricoli				•	•	•		
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per la sistemazione dei suoli ad usi non agricoli				•	•	•		
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per gli interventi sulla viabilità e relativi accessori				•	•	•		
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per i nuovi edifici destinati all'agricoltura e all'allevamento				•	•			
Norme progettuali, esecutive e dimensionali per i nuovi edifici destinati a parcheggi				•	•		•	

Si precisa che inoltre negli ambiti FUa «gli interventi ammessi devono conformarsi alle norme progettuali della sottozona AV»¹⁰¹, definita, ai sensi dell'art. 61, come «edifici, giardini o parchi di pertinenza di pregio storico contraddistinti da valore paesistico e ambientale costituenti un sistema unitario da conservare».

¹⁰¹ PUC Variante 2009, Norme di attuazione art. FU8) Sottozona FU: Ambiti speciali

Tabella 4-7 Zone speciali: aspetti di normazione

Zone speciali	Aspetti oggetto di normazione
T	Funzioni ammesse Disciplina degli interventi di realizzazione di impianti tecnologici Perimetro della zona Norme progettuali per la realizzazione di impianti tecnologici Disciplina degli interventi sugli edifici esistenti Fasce di rispetto
W	Funzioni ammesse Disciplina degli interventi nelle zone di rispetto Norme progettuali degli interventi nelle zone di rispetto Disciplina degli interventi sugli edifici esistenti

Come si evince dal quadro sopra riportato, per quanto attiene le zone territoriali omogenee, gli aspetti oggetto di normazione riguardano il regime d'uso e, per la quasi totalità, la regolamentazione degli interventi a carattere edilizio (disciplina e norme attinenti gli edifici esistenti, i nuovi edifici ed i nuovi edifici destinati a servizi pubblici o funzioni speciali o specifiche, quali parcheggi, o all'allevamento). Si discosta da tale strutturazione l'apparato normativo concernente le zone del tessuto agricolo (E) per le quali il Piano detta norme concernenti la disciplina paesistica, nonché discipline e norme concernenti la sistemazione dei suoli e la modellazione dei versanti. A fronte di ciò, stanti gli obiettivi della presente trattazione, è sembrato opportuno soffermarsi su questi ultimi aspetti.

Per quanto attiene la disciplina paesaggistica specifica per le singole zone, la norma identifica, «in funzione dei caratteri e delle condizioni ecologico-paesistiche e dell'equilibrio ambientale», i due seguenti regimi normativi:

- MA Mantenimento
- CO Consolidamento

Tali due regimi sono a loro volta diversamente regolamentati a seconda delle diverse sottozone agricole (cfr. Tabella 4-8) e trovano espressione nella normazione dei seguenti aspetti:

- Norme progettuali, esecutive e dimensionali per la sistemazione dei suoli e dei versanti;
- Norme progettuali, esecutive e dimensionali per i manufatti diversi dagli edifici per usi agricoli;
- Norme progettuali, esecutive e dimensionali per gli interventi di costruzione di nuovi edifici;
- Norme progettuali, esecutive e dimensionali per i nuovi edifici destinati all'agricoltura e all'allevamento.

Tabella 4-8 Articolazione dei regimi di mantenimento e consolidamento nelle sottozone E

Sottozona	Regime normativo	
EE	MA	Mantenimento dell'alta rappresentatività del paesaggio e dell'equilibrato rapporto esistente tra l'insediamento e l'ambiente agricolo naturale.
	CO	Consolidamento e recupero ambientale degli insediamenti di transizione città-campagna con miglioramento delle funzioni agricole, residenziali e ricreative delle aree rurali periurbane
EM	MA	Mantenimento dell'alta rappresentatività del paesaggio e dell'equilibrato rapporto esistente tra l'insediamento e l'ambiente agricolo naturale
	CO	Consolidamento della qualità residenziale rurale e delle altre funzioni ammesse orientate al recupero e alla valorizzazione della risorsa agricola e ambientale
EB	MA	Mantenimento - Aree boscate che svolgono funzione protettiva ed in evoluzione verso l'alto fusto
	CO	Consolidamento - Versanti boscati e arbustati discontinui o di scarso valore ambientale connessi ad un sistema naturale più ampio con rilevanti funzioni protettive sotto il profilo idrogeologico ed ecologico, che necessitano di interventi progressivi utili alla evoluzione delle associazioni vegetali presenti ed alla conversione verso il ceduo composto o verso l'alto fusto

Per quanto attiene la disciplina degli interventi di sistemazione dei suoli, le Norme individuano le sistemazioni superficiali consentite, con riferimento a tipologie di aree diversamente identificate in funzione delle sottozone regolamentate ed alla realizzazione di nuova viabilità, nonché definiscono le limitazioni relative agli interventi di demolizione. Nel merito della realizzazione di nuove strade, la norma fa riferimento ed ammette solo specifiche tipologie di interventi che, ovviamente, attengono alla scala locale.

Per quanto attiene le norme relative alla modellazione dei versanti, le indicazioni ad esse relative regolamentano, con declinazione diversa in funzione dei due succitati regimi normativi, i seguenti aspetti:

- Rimodellazione dei versanti
- Assetto vegetazionale e colturale
- Caratteri costruttivi e formali dei muri di contenimento
- Assetto degli spazi liberi tra gli edifici
- Caratteri costruttivi e formali di pavimentazioni, recinzioni ed elementi di arredo
- Regime delle essenze di alto fusto.

Con riferimento a quegli aspetti che, tra quelli sopra riportati, rivestono particolare importanza nel caso in esame, le Norme dettano le indicazioni riportate in Tabella 4-9.

Tabella 4-9 Quadro di sintesi delle indicazioni concernenti i regimi normativi nelle zone E

Sottozona	Regime	Indicazioni
EE	MA	<ul style="list-style-type: none"> • Sono consentiti interventi di rimodellazione dei versanti con ripristino di fasce terrazzate e cigli inerbiti purché l'intervento garantisca la continuità con le aree adiacenti • I muri di contenimento devono essere preferibilmente realizzati con ricorso a tecniche e materiali tradizionali, in ogni caso con paramento in pietra a faccia vista • Le essenze ad alto fusto di pregio devono essere mantenute ed eventualmente reimpiantate nel fondo
	CO	<ul style="list-style-type: none"> • È consentita la rimodellazione dei versanti senza obbligo di ripristino di terrazzamenti e di cigli inerbiti, purché sia assicurata la continuità con le aree contermini non interessate dall'intervento • Le opere di contenimento devono essere realizzate con ricorso a tecniche e materiali tradizionali; il ricorso a tecnologie alternative è ammesso solo quando assicuri migliori risultati in termini di funzionalità, smaltimento delle acque, permeabilità dei suoli e stabilità degli stessi e risulti compatibile con i manufatti tradizionali delle aree circostanti. • Le essenze ad alto fusto di pregio eventualmente rimosse devono essere mantenute ed eventualmente reimpiantate nel fondo
EM	MA	<ul style="list-style-type: none"> • Sono consentiti interventi di rimodellazione dei versanti con ripristino di fasce terrazzate e cigli inerbiti purché l'intervento garantisca la continuità con le aree adiacenti. • Le aree attualmente arbustate o boscate devono essere mantenute nelle localizzazioni attuali; è pertanto consentito il taglio selettivo del bosco purché non venga compromessa la sistemazione idrogeologica dei suoli e la continuità della copertura arborea. • È parimenti consentito il rimboschimento con specie idonee di modeste porzioni di territorio, mantenendo il carattere misto agricolo-boscato della zona. • I muri di contenimento devono essere preferibilmente realizzati con ricorso a tecniche e materiali tradizionali, in ogni caso con paramento in pietra a faccia vista. • Le essenze ad alto fusto di pregio devono essere mantenute ed eventualmente reimpiantate nel fondo; le specie arboree di nuovo impianto devono essere in prevalenza quelle tipiche del paesaggio ligure.
	CO	<ul style="list-style-type: none"> • È consentita la rimodellazione dei versanti senza obbligo di ripristino di terrazzamenti e di cigli inerbiti, purché sia assicurata la continuità con le aree contermini non interessate dall'intervento.

		<ul style="list-style-type: none"> • Sono consentiti il rimboschimento con specie idonee e il taglio dei boschi purché si mantenga il carattere agricolo-boscato della zona. • Le opere di contenimento devono essere realizzate con ricorso a tecniche e materiali tradizionali; il ricorso a tecnologie alternative è ammesso solo quando assicuri migliori risultati in termini di funzionalità, smaltimento delle acque, permeabilità dei suoli e stabilità degli stessi e risulti compatibile con i manufatti tradizionali delle aree circostanti. • Le essenze ad alto fusto di pregio eventualmente rimosse devono essere mantenute ed eventualmente reimpiantate nel fondo.
EB	MA	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimento della modellazione dei versanti. • Conservazione e valorizzazione delle specie protette e delle piante paesaggisticamente significative.
	CO	<ul style="list-style-type: none"> • Oltre agli interventi consentiti nel regime di mantenimento sono ammessi la modellazione dei versanti per la bonifica di aree degradate al fine di ripristinare la continuità con le aree contermini e favorire la ripresa del dinamismo vegetazionale.

Per quanto attiene il regime normativo relativo all'ambito speciale FUa, come premesso, gli interventi ammessi devono conformarsi alle norme progettuali della sottozona AV la quale ha «una funzione di salvaguardia ambientale ed è prevalentemente ineditata»¹⁰². Assunto che nella sottozona FU la funzione caratterizzante è quella di parco pubblico e che, conseguentemente, le altre funzioni ammesse riguardano servizi e parcheggi pubblici a preferibile rapporto funzionale del parco, limitate quote di pubblici esercizi e singoli esercizi di vicinato sempre a supporto funzionale del parco, nonché attività agricole e forestali, tra i diversi aspetti fissati dall'articolato normativo, in ragione del caso in specie, si ritiene utile documentare quelle riguardanti la sistemazione degli spazi liberi, così come definite per la sottozona AV. A tale riguardo la norma afferma che «gli spazi liberi adibiti a parchi e giardini devono essere sistemati nel rispetto delle caratteristiche ambientali dell'intorno e degli elementi di pregio esistenti, con utilizzo di specie vegetali idonee, nell'obiettivo di conservare e restaurare l'assetto del suolo, della partizione agraria e della vegetazione preesistente»¹⁰³.

Con logica analoga, anche per quanto attiene le zone speciali precedentemente elencate, sono nel seguito riportate quelle disposizioni normative che si ritiene assumano particolare rilevanza nel caso in esame.

In tale ottica, per quanto riguarda le Norme progettuali degli interventi nelle zone di rispetto di cui alle zone W, il Piano dispone che «la sistemazione delle aree di rispetto deve essere preferibilmente attuata attraverso l'uso di piantumazioni».

¹⁰² PUC Variante 2009, Norme di attuazione art. AV1) Sottozona AV: Funzioni ammesse

¹⁰³ PUC Variante 2009, Norme di attuazione art. AV6) Sottozona AV: Norme progettuali, esecutive e dimensionali per gli spazi liberi

4.4.2 La pianificazione in itinere: dall'“Affresco di Piano” alla visione del progetto del PUC 2010

4.4.2.1 L'“Affresco di Piano”

Come noto, il termine “Affresco di Piano”, coniato dallo stesso architetto Renzo Piano, identifica il progetto di riconfigurazione morfologica e funzionale della porzione del frontemare genovese compresa tra Voltri e la foce del Bisagno.

L'obiettivo perseguito dal progetto, ufficialmente presentato all'allora Presidente della Repubblica Carlo Azelio Ciampi nel Maggio 2004 e redatto nella sua versione finale nel Giugno 2006, risiede nel proporre «una nuova idea di sviluppo portuale compatibile col ruolo che Genova, superate le principali difficoltà della riconversione postindustriale, ha assunto nella rete dei traffici internazionali come nel sistema di relazioni tra le città italiane ed europee»¹⁰⁴. In questa ottica, il progetto intende «riscrivere le relazioni tra città e porto», cercando di compendiarne e compatibilizzarne le diverse esigenze di carattere urbano, ambientale ed economico.

L'idea fondativa del progetto è costituita dal porto lineare, ossia da una pressoché ininterrotta linea di accosto e connessi spazi retroportuali da destinare ai traffici commerciali.

Tale modello di assetto è attualmente inibito dalla presenza dell'aeroporto Cristoforo Colombo e dalle servitù aeronautiche connesse. La stessa operatività delle banchine di Sampierdarena comprese tra la foce del Polcevera ed il Ponte Canepa, è difatti limitata dai vincoli relativi al cono di atterraggio, condizione quest'ultima che risulterà ancor più gravosa per le aree di Cornigliano, una volta rese disponibili dalla dismissione delle attività siderurgiche.

Assunto che l'incremento dell'offerta infrastrutturale dedicata al traffico commerciale è imprescindibilmente legato alle prospettive di sviluppo del porto di Genova e, con esse, al consolidamento del suo ruolo nel sistema portuale internazionale, in questa ottica la traslazione dell'aeroporto a mare diviene una scelta obbligata.

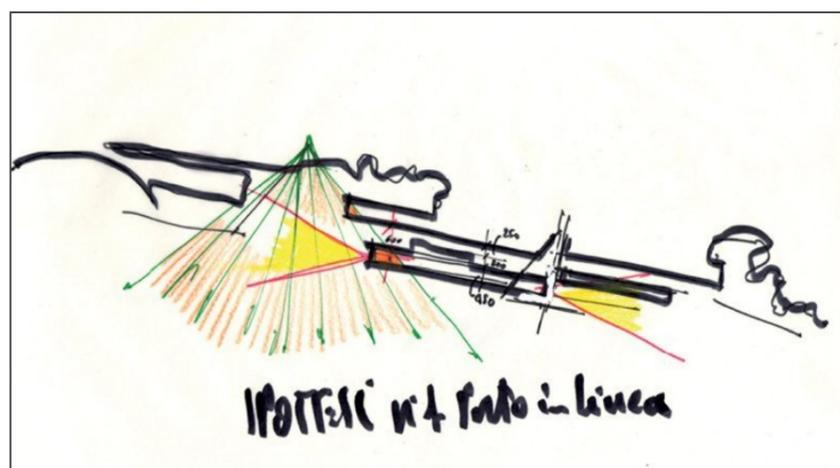


Figura 4-5 Affresco: Ipotesi di porto in linea
(Fonte: sitoweb dell'Autorità Portuale)

Detta scelta consente difatti di recuperare nuovi spazi da destinare alle attività commerciali ed in particolare alla creazione di un nuovo distripark, ossia una zona dedicata al trattamento delle merci in transito, e di svincolare le attività portuali dalle servitù aeronautiche (cfr. Figura 4-5).

4.4.2.2 La visione del PUC 2010

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n°1 del 13/01/2009 sono stati approvati gli indirizzi di pianificazione finalizzati alla predisposizione del nuovo Piano Urbanistico Comunale 2010 (PUC), articolati sui seguenti dieci obiettivi:

1. Genova futura come città sostenibile che imposta il suo sviluppo su una valorizzazione delle risorse che connotano la sua identità.
2. La linea verde e la linea blu quali espressioni della relazione fra la città compatta ed il territorio verde, ed il mare, da preservare, migliorare, e ricostruire, anche attraverso l'identificazione di opportune reti ecologiche.
3. Ricostruire il rapporto con il verde, come rapporto reale tra la natura e la città al fine di migliorare la qualità dell'aria in città, nonché la qualità della vita e la salute dei cittadini
4. Ricostruire il rapporto della città con il mare come rapporto reale tra l'acqua e la terra.
5. Costruire sul costruito come riqualificazione e completamento piuttosto che espansione
6. Privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato come obiettivo prioritario della mobilità urbana
7. I grandi progetti e i piccoli progetti come trasformazione dei grandi ambiti e contestuale recupero e valorizzazione delle aree a livello di quartiere
8. La qualità urbana come requisito essenziale per ogni progetto di riqualificazione
9. Integrazione sociale come un imprescindibile principio della pianificazione urbanistica e dell'architettura.
10. I concorsi, strumento per lo sviluppo delle previsioni di pianificazione e della progettazione pubblica come occasione di confronto sia di livello nazionale ed internazionale (grandi progetti) che a scala locale (piccoli progetti) che tende a favorire la partecipazione reale ed efficace dei cittadini alle scelte urbanistiche della città.

L'approvazione degli indirizzi di pianificazione (Relazione tecnica denominata “Indirizzi di pianificazione” e allegato A “Obiettivi di pianificazione”) ha dato avvio alla fase di elaborazione del progetto preliminare del nuovo PUC 2010 che, secondo quanto stabilito dalla legge urbanistica regionale, è iniziata con la stesura della “Descrizione Fondativa”, poi con la elaborazione del “Documentazione degli obiettivi”, per arrivare, attraverso la fase di confronto con i Municipi ed altri attori sociali, alla consegna formale di detto progetto al Sindaco, avvenuta il 13 Dicembre 2010.

Il Documento degli obiettivi, secondo l'articolo 26 della citata legge urbanistica, «definisce in modo esplicito gli obiettivi che il Piano intende assumere relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale in coerenza con la descrizione fondativa» e, in questa ottica, rappresenta la cerniera che lega le analisi al progetto e la sintesi dell'indirizzo di orientamento politico del Piano.

¹⁰⁴ Sito Autorità Portuale di Genova, contributo di Renzo Piano

Sulla base dell'approccio concettuale e metodologico assunto alla base di tale documento, «gli Obiettivi devono, al tempo stesso, connotare il carattere del Piano e sapersi adattare ai cambiamenti della domanda di pianificazione, dividendosi, pertanto, tra obiettivi invariabili e obiettivi diversamente orientabili»¹⁰⁵, così definiti nel Documento stesso:

1. Obiettivi invariabili, quelli che connotano l'impronta politica e ambientale del Piano e rispetto ai quali, nel periodo decennale di validità, le eventuali varianti da introdurre ai sensi dell'art. 44 della L.R. 36/1997 non sono riconducibili a quelle di cui al comma 2 in quanto, comunque, incidenti sulla Descrizione Fondativa del Piano e, come tali, da sottoporre al procedimento di cui al comma 8 del medesimo art. 44.
2. Obiettivi orientabili, quelli che in coerenza con la Descrizione Fondativa del Piano, sono suscettibili di introduzione di varianti alla Struttura del Piano ai sensi dell'art. 44, comma 2, della L.R. 36/1997, purché corredate di adeguata dimostrazione delle relative ragioni e della congruità complessiva.

Muovendo da tale approccio, l'impianto programmatico del Documento si fonda su «tre step irrinunciabili per il futuro della città»¹⁰⁶, individuati nei seguenti termini (cfr. Figura 4-6):

- A. Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture
- B. Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana
- C. Difesa del territorio e qualità ambientale.

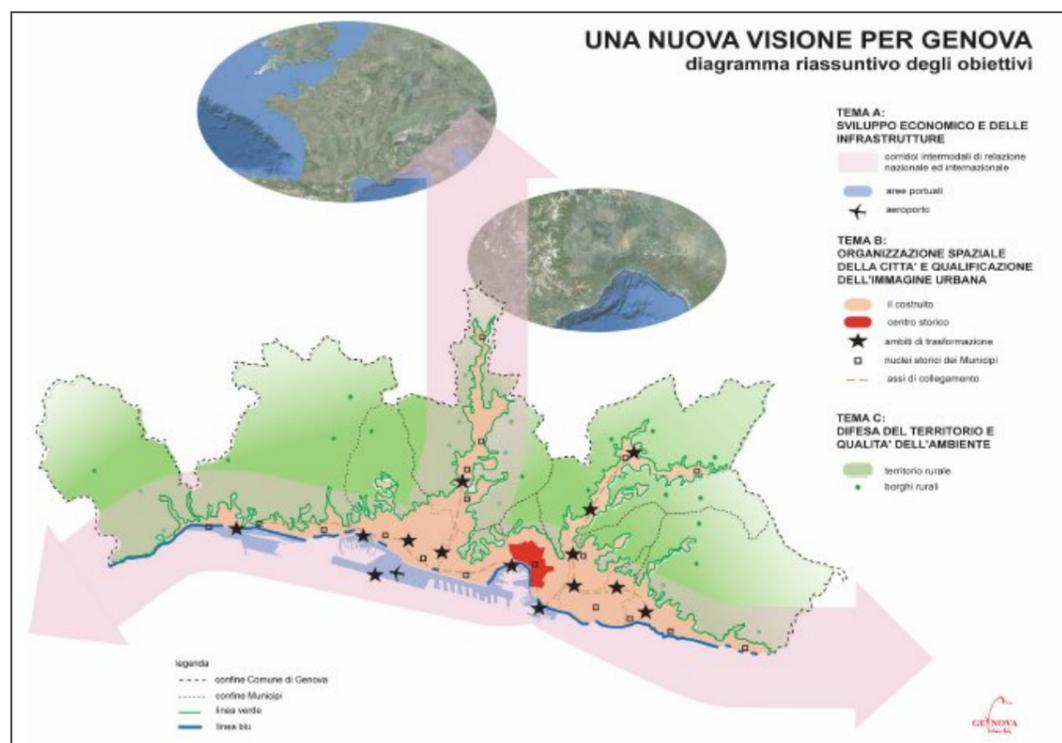


Figura 4-6 Diagramma riassuntivo degli obiettivi del PUC

Tali temi, declinati in sottocategorie rappresentate dagli obiettivi invariabili e da quelli orientabili, «definiscono l'ossatura di una strategia urbanistica complessiva fondata prevalentemente su approcci di tipo economico, sociale ed ambientale, essenziali nella formazione di uno strumento di assetto del territorio di nuova concezione»¹⁰⁷. Il quadro complessivo dei temi e degli obiettivi di Piano risulta pertanto così articolato:

TEMA A - Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture

- Obiettivo A1 Potenziamento delle infrastrutture di relazione Nord-Sud ed Est-Ovest
- Obiettivo A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e sostenibile e valorizzazione della città come meta turistica
- Obiettivo A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo

TEMA B - Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana

- Obiettivo B1 Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona
- Obiettivo B2 Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare ed integrata
- Obiettivo B3 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico
- Obiettivo B4 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale
- Obiettivo B5 Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali
- Obiettivo B6 Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città
- Obiettivo B7 Rafforzamento del rapporto con il mare

TEMA C - Difesa del territorio e qualità ambientale

- Obiettivo C1 Sviluppo urbano sostenibile
- Obiettivo C2 Riqualficazione degli spazi pubblici e del verde urbano ed extraurbano
- Obiettivo C3 Rilancio del territorio agrario produttivo urbano

Sulla base di tale impianto programmatico, ai fini precipi della presente trattazione sono stati approfonditi gli obiettivi A1 ed A3, relativi al tema A "Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture", definiti entrambi come *obiettivi invariabili*.

Nell'affrontarne l'analisi si ritiene utile, ai fini di una maggiore comprensione, specificare le modalità attraverso le quali il Documento struttura la trattazione di ciascun obiettivo, che difatti avviene secondo un modello standardizzato, articolato in cinque punti riguardanti:

- Criticità
- Livello di Piano

¹⁰⁵ Documento degli Obiettivi, pag. 26

¹⁰⁶ Documento degli Obiettivi, "Una visione per Genova" pag. 3

¹⁰⁷ Documento degli Obiettivi, "Una visione per Genova" pag. 3

- Efficacia
- Contenuti strategici
- Progetti in corso coerenti con l'obiettivo.

Sia ai fini di una maggiore aderenza al Documento che in ragione della indubbia chiarezza che detto modello offre, si è quindi deciso di procedere alla descrizione dei due obiettivi oggetto di approfondimento seguendo tale impianto.

In merito all'obiettivo invariabile A1 "Potenziamento delle infrastrutture di relazione Nord-Sud ed Est-Ovest", la criticità ravvisata dal Documento all'origine di detto obiettivo risiede nella « difficoltà di relazione sia con il centro e Nord Europa attraverso la Pianura Padana, che lungo l'arco di costa ligure [e nei] lunghi tempi di percorrenza».

Al fine di risolvere tale situazione, i contenuti strategici individuati dal Documento fanno riferimento ad un complesso diversificato di interventi, afferenti a diverse modalità di trasporto e scale geografiche.

Per quanto attiene le relazioni territoriali di area vasta¹⁰⁸, scala propria dell'opera in progetto, i contenuti strategici riguardano, oltre alla realizzazione della nuova piattaforma aeroportuale delineata nel progetto del "Waterfront", interventi sia sulla modalità su ferro che su quella su gomma. Alla prima tipologia appartengono:

- Realizzazione del Terzo Valico ferroviario;
- Riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova;
- Completamento del raddoppio ferroviario sulla riviera di ponente.

Per quanto invece attiene la modalità su gomma, il Documento riporta la «riorganizzazione del nodo autostradale e realizzazione della gronda di ponente»¹⁰⁹ (cfr. Figura 4-7).

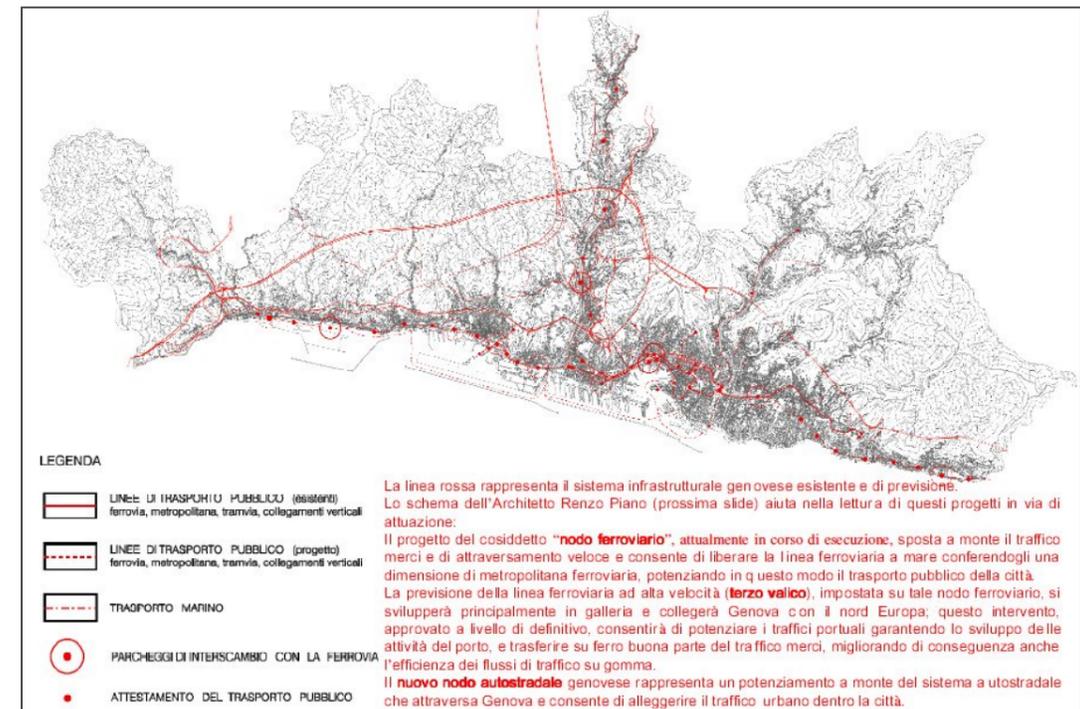


Figura 4-7 La Linea Rossa (Fonte: PUC - Rapporto ambientale preliminare)

La ricognizione dei progetti in corso coerenti con l'obiettivo, conseguentemente, individua la «Gronda autostradale di ponente: individuato il tracciato sulla base del Dibattito Pubblico».

L'efficacia di tali indicazioni è fissata in prescrittiva per gli interventi approvati e direttiva per quelli da approvare.

La Gronda autostradale di ponente rientra inoltre nel novero dei progetti in corso coerenti con l'obiettivo invariabile A3 "Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo", sempre unitamente al Terzo Valico ferroviario ed insieme ad altri progetti ed iniziative direttamente riguardanti le opere marittime o la gestione delle attività portuali.

Anticipando quanto più diffusamente argomentato nel capitolo dedicato ai rapporti di coerenza, l'aspetto che preme sottolineare risiede non solo nell'individuazione della Gronda di ponente tra i contenuti strategici relativi all'obiettivo A1, quanto anche che il suo inserimento sia avvenuto congiuntamente a quello di altre grandi opere infrastrutturali, quali per l'appunto il Terzo Valico ferroviario, e che la sua inclusione tra i progetti coerenti con l'obiettivo A3 segni con chiarezza l'intimo rapporto intercorrente tra Gronda e sviluppo portuale e, più in generale, sviluppo socio-economico dell'intera città di Genova.

Sempre in chiave anticipatoria delle conclusioni riportate nel capitolo relativo ai rapporti di coerenza, l'analisi del Documento di obiettivi consente di porre in risalto un altro elemento centrale: quello dei rapporti intercorrenti tra Gronda di ponente e Sostenibilità ambientale del Piano.

¹⁰⁸ Secondo lo schema di organizzazione del Piano, il PUC 2010 è organizzato in tre livelli, rappresentati dalle relazioni territoriali di area vasta, da quelle urbane ed intercomunali ed infine da quelle locali.

¹⁰⁹ Documento degli Obiettivi, "Obiettivi del Piano Urbanistico Comunale" pag. 6

Il tema della sostenibilità è oggetto di uno specifico capitolo del Documento nel quale, oltre ad affermare che «il progetto del nuovo Piano Urbanistico comunale assume i principi della sostenibilità dello sviluppo all'interno del suo processo di costruzione»¹¹⁰ e ad evidenziare «almeno sei aspetti qualificanti» delle scelte in detta direzione operate dal progetto di PUC, per ciascuno degli obiettivi che declinano i tre temi generali sono evidenziate le azioni per la mitigazione degli impatti ambientali.

Per quanto attiene l'obiettivo A1, dette azioni sono identificate in:

- Connessioni ecologiche atte a rendere più permeabili le barriere infrastrutturali di nuovi progetti;
- Mitigazione dell'impatto visivo con interventi di forestazione;
- Mitigazioni dell'impatto acustico prodotto dal traffico veicolare.

Tali indicazioni, oltre a fornire spunti per gli interventi di mitigazione che si riterrà opportuno sviluppare nel presente SIA, consentono di poter affermare come, sia pur in modo preliminare, gli interventi strategici relativi all'obiettivo A1, e quindi con essi anche la Gronda di ponente, siano stati ritenuti nel loro complesso ambientalmente sostenibili e mitigabili.

A tale riguardo si ricorda che, ai sensi delle disposizioni del D.Lgs 152/2006 e successive modificazioni, il Piano è stato accompagnato da un Rapporto Ambientale, volto a verificare l'attuazione dei principi di partecipazione ed integrazione, nonché il contributo del Piano al conseguimento degli obiettivi generali di sostenibilità enunciati dai principali documenti di settore.

¹¹⁰ Documento degli Obiettivi, "La sostenibilità ambientale del Piano" pag. 21

5 PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA

5.1 PIANIFICAZIONE A PREVALENTE CONTENUTO OPERATIVO: SETTORE TRASPORTI

5.1.1 Indirizzi comunitari

La politica delle reti è stata inserita nelle competenze comunitarie dal trattato di Maastricht entrato in vigore nel 1993, che promuove l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti, affinché l'Europa possa beneficiare interamente dei vantaggi che derivano da uno spazio senza frontiere.

La Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996 contiene gli orientamenti comunitari che contemplano gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee (Trans European Network – TEN T). L'obiettivo principale di questa politica era, e resta, quello di colmare le lacune delle grandi reti che ostacolano la libera circolazione dei beni e delle persone.

La Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in data 29 aprile 2004 modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e disegna il "Master Plan" delle infrastrutture dei trasporti dell'Unione europea "allargata" a 25; tale "Master Plan" include vari "corridoi" che interessano il territorio italiano. Le lacune che caratterizzano le reti sono principalmente dovute al fatto che la pianificazione è stata, fino ad un'epoca recente, di competenza nazionale e non teneva debitamente conto della dimensione transeuropea. Questa assenza di visione transeuropea è all'origine dei persistenti ostacoli al buon funzionamento del mercato interno. In tal senso, gli obiettivi della rete transeuropea di trasporto sono:

- garantire la mobilità delle persone e dei beni;
- offrire agli utenti buone infrastrutture;
- sfruttare l'insieme dei modi di trasporto;
- permettere un utilizzo ottimale delle capacità esistenti;
- essere interoperabile in tutti i suoi elementi;
- servire l'insieme della Comunità;
- prevedere la sua estensione verso i paesi dell'EFTA, i paesi dell'Europa centrale e orientale ed i paesi mediterranei.

La rete transeuropea di trasporto comprende le infrastrutture (strade, ferrovie, vie navigabili, porti, aeroporti, mezzi di navigazione, piattaforme intermodali, pipe-lines di prodotti) e i servizi necessari al funzionamento delle relative infrastrutture.

Le priorità dell'azione riguardano:

- l'attuazione dei collegamenti necessari per agevolare il trasporto;
- il potenziamento dell'efficacia delle infrastrutture esistenti;
- l'attuazione dell'interoperabilità degli elementi della rete;
- l'integrazione della dimensione ambientale nella rete.

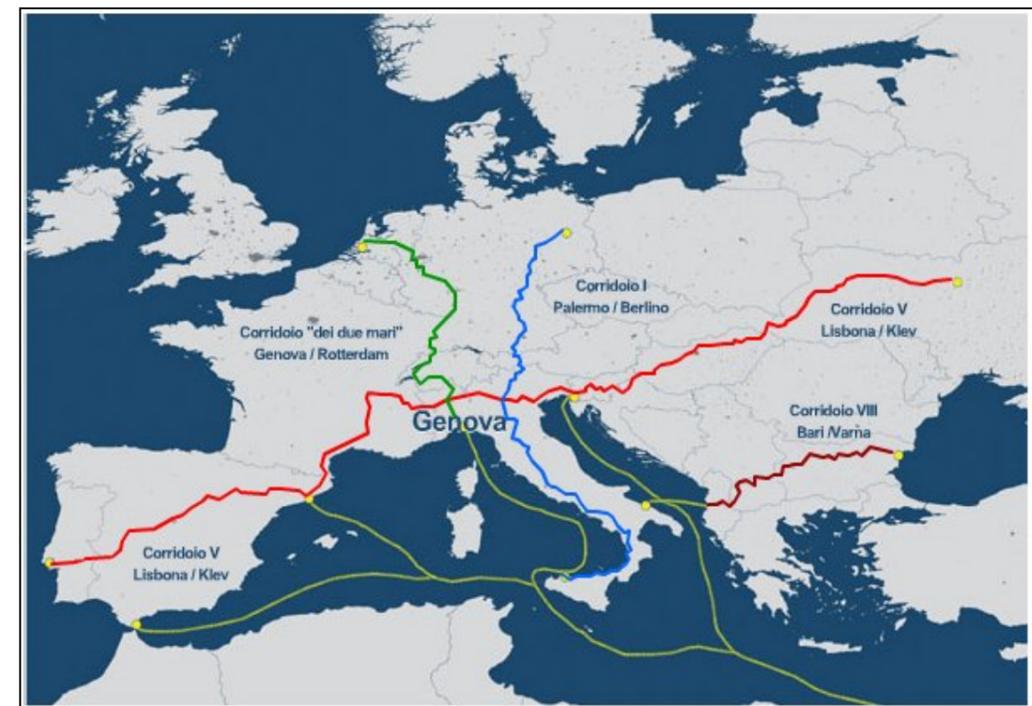
In questo contesto sono stati individuati sul territorio italiano i cosiddetti corridoi TEN prioritari, tra i quali rientra il corridoio numero 5 di collegamento tra Lisbona e Kiev, attraverso la pianura padana

Il Corridoio 5, arteria a rete multimodale, appartiene ad uno dei grandi assi ferroviari ed autostradali che l'Unione Europea si è impegnata a realizzare e conetterà

adeguatamente Lisbona a Kiev, assegnando all'Italia un ruolo strategico rispetto al processo di integrazione dell'Unione Europea.

Il suddetto corridoio 5 mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo a Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e di passeggeri, ed il suo sviluppo prevede il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'eliminazione di punti di strozzatura con specifici progetti, tutto ciò in linea con quanto stabilito nel Libro Bianco sulla politica dei trasporti, pubblicato nel settembre del 2001 dalla commissione europea. Uno degli obiettivi presenti nel Libro Bianco è proprio quello di incentivare l'intermodalità soprattutto per il trasporto delle merci. Risulta pertanto prioritario realizzare fluidi collegamenti dei porti con le altre strutture viarie.

Inoltre nel maggio 2003, nel corso di un convegno su "Portualità e trasporti nell'Europa allargata" tenutosi a Trieste, è emersa l'importanza di attribuire di un posto di rilievo proprio all'idea della creazione di un corridoio plurimodale che unisca Genova e Rotterdam e che agevoli lo sviluppo delle autostrade del mare nell'Adriatico e nella tratta di collegamento tra Genova ed i porti spagnoli. Anche se ciò sembra spostare il trasporto su mare rispetto a quello su strada è da ricordare che per la sua posizione Genova non solo si connette via mare con i paesi che si affacciano sul mediterraneo ma riveste notevole importanza, come prima ricordato, la sua connessione con i paesi dell'entroterra europeo. Il miglioramento delle strade e autostrade in tale contesto non può che essere in linea con gli obiettivi europei che attribuiscono a Genova un ruolo strategico nel Mediterraneo.



5.1.2 Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)

Stato	Approvato dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 2 marzo 2001
-------	--

Gli argomenti trattati nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica sono essenzialmente la diagnosi del settore dei trasporti in Italia, la domanda di mobilità, l'ottimizzazione dei servizi di trasporto, logistica e intermodalità per le merci, il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), il processo di individuazione degli interventi prioritari, il trasporto locale e la pianificazione a scala regionale, l'innovazione tecnologica. Il Piano è inoltre accompagnato dal Documento tecnico nel quale vengono descritte, con maggiore dettaglio, le analisi condotte e vengono delineate con maggiore approfondimento le possibili linee di sviluppo delle azioni di piano. Si tratta dunque di un documento a sostegno della successiva attuazione del piano stesso, che fornisce indicazioni relativamente alle parti che non sono esplicitamente trattate o sufficientemente approfondite.

Il tema centrale del Piano è rappresentato dall'esigenza di analizzare e riorganizzare la rete dei servizi e della logistica, ottimizzando l'uso delle infrastrutture esistenti e della catena logistica del sistema dei trasporti e della mobilità italiana, subordinando l'ammodernamento, il potenziamento e la realizzazione di nuove infrastrutture agli effettivi bisogni dei servizi di trasporto.

Il Piano, quindi, individua nell'infrastruttura il mezzo funzionale e necessario, mentre nella logistica e nell'integrazione modale gli strumenti attraverso i quali ottimizzare l'uso delle infrastrutture.

La svolta caratterizzante il Nuovo Piano sta pertanto in questo principio fondamentale, cioè nella priorità data all'organizzazione della rete dei servizi e della logistica rispetto alla costruzione di nuove infrastrutture (pur necessarie) come indirizzo obbligato per avere un sistema di mobilità e di trasporto delle persone e delle merci più efficiente e competitivo nel panorama europeo e mondiale.

In questa prospettiva, il Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, il cui fine ultimo è quello di rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile.

Per ottenere un sistema dei trasporti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, stabiliti dall'UE, è individuato un ventaglio di azioni, così sintetizzabili:

- il miglioramento dell'utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi, la diffusione di veicoli a basso impatto e l'uso di mezzi alternativi, il ricorso a soluzioni innovative e flessibili;
- la diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed il miglioramento della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano;
- lo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze con modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale: il rilancio del trasporto di cabotaggio, lo sviluppo del trasporto combinato strada-rotaia, l'incentivazione all'uso della ferrovia in particolare per il trasporto dei rifiuti e delle merci pericolose;
- la promozione e la crescita del trasporto combinato attraverso una ristrutturazione della catena logistica che persegua obiettivi concreti di miglioramento ambientale;

- lo sviluppo e la diffusione di tecnologie innovative volte al miglioramento dell'efficienza del parco circolante, nel rispetto delle compatibilità ambientali e, nel contempo, all'aumento della sicurezza e della competitività.

Si propone, in una logica di sistema a rete, di dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. (coerente con quanto previsto dall'intesa quadro). L'individuazione delle priorità prende le mosse dall'analisi della domanda attuale e futura di mobilità, sia di merci che di passeggeri, per arrivare all'individuazione dei servizi più idonei a soddisfarla: a partire dalla rete attuale vengono quindi identificati gli interventi capaci di assicurare il livello di servizio desiderato, raggruppandoli in differenti scale di priorità.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità è stato in primo luogo definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale, costituita dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità ai sensi del D.Lgs. 112/98 (cfr. elenco allegato al D.Lgs. 461/99).

Lo SNIT nel suo complesso mostra alcuni elementi di criticità "trasversali" rispetto alle singole modalità di trasporto, quali la congestione e i bassi livelli di qualità e di accessibilità dei servizi, che costituiscono un freno allo sviluppo economico e sociale.

Lo SNIT va quindi inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello dell'integrazione modale, individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.

Pertanto le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

In particolare, il PGTL individua “gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete SNIT di primo livello, che riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato. In alcuni casi, dove vincoli orografici o ambientali non lo consentono, sono state considerate varianti ai tracciati esistenti.”

Gli interventi considerati, coerenti con le strategie generali sopra descritte, per ciò che interessa il presente progetto riguardano il potenziamento o creazione di bypass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali, tra i quali è compreso il nodo di Genova.

5.1.3 Il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS)

Stato	Delibera CIPE n. 121 del 21 Dicembre 2001 PIS - Allegato alla Decisione di Finanza Pubblica, Intesa in Conferenza Unificata nella seduta del 4 Novembre 2010
-------	---

Come noto, in forza di quanto previsto dal primo comma dell'articolo 1 della Legge 443/01 “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”¹¹¹, il CIPE ha approvato il Primo Programma delle infrastrutture strategiche con deliberazione n. 121 del 21 Dicembre 2001, riportando nell'Allegato 2 l'elenco degli interventi previsti, articolati per Regioni e per macrotipologie infrastrutturali.

Per quanto concerne la Regione Liguria, oltre ai corridoi ferroviari¹¹² e viari¹¹³, gli altri interventi che, nell'economia della presente relazione, si ritiene necessario evidenziare riguardano le tipologie “Sistema urbano e metropolitano” ed “Hub portuali ed interportuali – Autostrade del mare”.

Nello specifico, per quanto concerne la prima tipologia, oltre all'adeguamento della rete metropolitana, il Primo Programma comprende il nodo di Genova, definendolo come «Nodo autostradale e stradale di Genova, comprese infrastrutture di raccordo (tunnel Rapallo – Fontanabuona, Santa Margherita)».

Relativamente alla seconda tipologia, tra gli interventi strategici previsti rientrano gli «Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Genova», oltre a quelli relativi ai porti di Savona e La Spezia.

Il mero elenco di interventi contenuti nel Primo Programma consente tuttavia di formulare un duplice ordine di considerazioni.

¹¹¹ Il citato comma della Legge Obiettivo stabilisce che l'individuazione delle infrastrutture di preminente interesse nazionale sia operata a mezzo di un Programma formulato su proposta dei Ministri competenti e/o su richiesta delle Regioni interessate e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione, nonché che, in sede di prima applicazione della legge, detto Programma sia approvato dal CIPE entro il termine del 31 Dicembre 2001.

¹¹² Tratta Genova – Ventimiglia; Tratta Genova – Milano (terzo valico dei Giovi); Tratta ligure La Spezia – Parma; Nodo ferroviario di Genova

¹¹³ Adeguamento SS 28 “Colle di Nava”

In primo luogo, la compresenza di interventi relativi ai tre modi di trasporto (gomma, ferro, mare) di per se stessa costituisce un'implicita affermazione della valenza strategica di detti tre modi nel quadro della dotazione infrastrutturale della regione Liguria.

In secondo luogo, come chiaramente esplicitato nell'Intesa Istituzionale Quadro e nella quasi totalità degli altri accordi successivi, il tema del Nodo di Genova è strettamente connesso a quello del portualità e del suo sviluppo. Ancorché l'elenco del Primo Programma non espliciti tale connessione, risulta tuttavia importante sottolineare l'inclusione tra le opere di preminente interesse nazionale del Nodo e degli «allacci plurimodali» con il Porto di Genova.

5.2 PIANIFICAZIONE A PREVALENTE CONTENUTO VINCOLISTICO

5.2.1 Il Piano territoriale di coordinamento paesistico e la Variante di salvaguardia della fascia costiera (PTCP)

Stato	Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico	Approvato con DCR n. 6/1990
	Variante di salvaguardia della fascia costiera	Adottato con DGR 940/2009, DGR 1006/2009 e DGR 1376/2009

5.2.1.1 Struttura e strumentazione di Piano

Come premesso in sede di definizione del contesto pianificatorio di riferimento, il Piano territoriale di coordinamento paesistico (PTCP) si inquadra all'interno della strumentazione pianificatoria di livello regionale prevista dalla previgente LR 39/84¹¹⁴, la quale introduceva i Piani territoriali di coordinamento, definendoli come strumenti «estesi all'intero territorio regionale o a determinate parti di esso organicamente definite, [che] disciplinano, coordinano ed orientano le attività di trasformazione del territorio stesso, considerate nel loro complesso od in relazione a specifici settori di intervento»¹¹⁵. In questa ottica, il PTCP costituisce lo strumento «preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure»¹¹⁶.

Entrando nel merito dell'impianto del Piano, come chiaramente si evince dalla lettura della parte della Relazione generale del Piano dedicata alla struttura del PTCP¹¹⁷, gli elementi cardine di detto impianto risiedono in:

1. Ambito territoriale oggetto di disciplina e conseguenti modi di espressione del Piano;
2. Livelli di operatività del Piano;
3. Ambiti tematici del Piano.

In merito all'ambito territoriale, l'aspetto che sostanzia il PTCP risiede nel suo essere esteso all'intero territorio regionale, ossia nel definire una disciplina valida per ogni sua parte a prescindere dalla sussistenza di vincoli paesaggistici.

¹¹⁴ Legge Regionale 22 Agosto 1984 n. 39 recante “Disciplina dei piani territoriali di coordinamento”

¹¹⁵ LR 39/84 art. 1 “Finalità”

¹¹⁶ PTCP, Relazione generale, cap. 6 pag. 83

¹¹⁷ PTCP, Relazione generale, Cap. 6 “Descrizione del PTCP in quanto strumento normativo: ambiti di applicazione, modi di espressione, rapporti con la disciplina urbanistica”

Tale scelta discende dalla logica stessa informatrice del PTCP, in ragione della quale «il Piano registra lo stato attuale del territorio e in relazione a questo individua le compatibilità paesistico-ambientali degli interventi formulando indicazioni e prescrizioni»¹¹⁸ ed a sua volta determina quelli che, nella Relazione generale, sono indicate come “modi di espressione” del Piano, intendendo con essi l’omogenea suddivisione del territorio regionale in porzioni alle quali viene attribuita una determinata normativa.

Le zone omogenee individuate dal Piano e la relativa normativa hanno difatti una duplice valenza, quella di «categoria descrittiva», diversamente articolata in funzione dell’ambito tematico considerato, e quella di «categoria normativa» che misura «la ampiezza delle alterazioni che possono (e in alcuni casi debbono) essere apportate allo stato attuale dei luoghi, sulla base di un duplice giudizio di valore: sulla qualità paesistica dei luoghi, definita in termini di equilibrio tra fattori antropici ed ambiente naturale, e sulla compatibilità dei processi di trasformazione in atto (nel recente passato e nel prevedibile futuro) con il mantenimento o il perseguimento di un equilibrio soddisfacente»¹¹⁹. Tale giudizio ha condotto ad una «graduazione degli scostamenti tra la condizione attuale dell’area considerata e quella “prevista” (in quanto consentita o voluta) dal Piano»¹²⁰ che si è concretizzata nei sei livelli di tutela riportati in Tabella 5-1.

Tabella 5-1 Categoria normativa: articolazione in livelli di tutela

Livelli di tutela	Situazioni tipo
Conservazione (CE)	Situazioni eccezionali la cui caratterizzazione paesistica è talmente intensa che anche una modesta alterazione dello stato attuale ne costituirebbe una grave compromissione
Mantenimento (MA)	Situazioni connotate da un equilibrio soddisfacente e/o da una qualità meritevole di tutela, nelle quali i caratteri paesistici non sono così “puri” ed intensi da escludere qualunque alterazione dello stato attuale
Consolidamento (CO)	Situazioni nelle quali i fattori di caratterizzazione paesistica sono incerti, così da richiedere interventi che li rafforzino, o nelle quali comunque si riscontrino margini per interventi anche rilevanti che possono essere assorbiti da un ambiente scarsamente vulnerabile
Modificabilità (MO)	Situazioni nelle quali non vi sono prevalenti interessi di tutela paesistica e/o gravemente compromesse sotto il profilo paesistico o ambientale, nelle quali si avverte soprattutto l’esigenza di interventi che pongano le premesse per un processo di riqualificazione urbanistica ed ambientale
Trasformabilità (TR)	
Trasformazione (TRZ)	Situazioni di rilevante degrado urbanistico o ambientale, quali aree industriali dismesse, cave e discariche non sistemate, boschi degradati da incendi o fitopatie, che necessitano di urgenti interventi di bonifica e recupero ambientale

I “livelli di operatività” originano dalla nozione di paesaggio assunta alla base del Piano, la quale, abbracciando al contempo l’organizzazione del territorio regionale ed i singoli

¹¹⁸ PTCP, Norme di attuazione art. 2 “Articolazione del Piano”

¹¹⁹ PTCP, Relazione generale, Cap. 6 pag. 91

¹²⁰ PTCP, Relazione generale, Cap. 6 pag. 93

microambienti, determina delle problematiche di lettura e normazione. L’individuazione di distinti livelli di operatività nasce quindi dall’esigenza di utilizzare linguaggi descrittivi e normativi adeguati alle differenti scale e che, al tempo stesso, garantiscano il sistema delle reciproche relazioni intercorrenti tra detti livelli. In questa ottica, il PTCP individua tre livelli di operatività, ciascuno dei quali riferito ad una specifica tipologia di ambito geografico e connotato da una specifica normazione, così come indicato in Tabella 5-2.

Tabella 5-2 Livelli di operatività del Piano: ambito di riferimento ed articolazione normativa

Livelli di operatività	Caratteristiche			
Territoriale	Ambito di riferimento	Porzioni territoriali relativamente estese, denominate “ambiti territoriali” ed in complesso identificate in numero di 100		
	Disposizioni normative	Valore delle indicazioni	Indirizzo, proposta e recepimento	
		Campo di applicazione indicazioni	Le indicazioni a carattere di indirizzo si applicano all’intero ambito cui sono riferiti e sono preordinate ad assicurare il coordinamento sotto il profilo paesistico-ambientale di ogni successivo atto di pianificazione. Le indicazioni a carattere di proposta sono preordinate a rendere possibile la migliore fruizione delle risorse paesistiche e valgono per i contesti territoriali ai quali sono funzionalmente riferibili. Le indicazioni a carattere di recepimento hanno valore ricognitivo di iniziative volte alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, in modo da consentirne l’attuazione subordinatamente al controllo ed alla valutazione delle implicazioni di ordine paesistico-ambientale ¹²¹	
		Efficacia indicazioni	Le indicazioni di indirizzo valgono nei confronti di ogni altro successivo atto di pianificazione	
Locale	Ambito di riferimento	Parti del territorio contraddistinte da situazioni differenziate in relazione ai caratteri ed ai valori dell’ambiente naturale e degli interventi umani		
	Disposizioni normative	Valore delle indicazioni	Prescrittivo	
		Campo di applicazione	Le indicazioni sono riferite alle singole parti del territorio delimitate nella cartografia in	

¹²¹ Le indicazioni a carattere di recepimento, di cui al Capo III del Titolo II (Disposizioni relative alle indicazioni di livello territoriale) rivestono particolare rilevanza nel caso in esame dal momento che sono volte a definire la disciplina alla quale è soggetta la progettazione delle grandi infrastrutture e segnatamente di quelle stradali ed autostradale, così come illustrato al successivo paragrafo dedicato alla “Analisi delle disposizioni”.

Livelli di operatività	Caratteristiche		
		indicazioni	scala 1:25.000 ed individuate in relazione alle situazioni in atto ed alle modifiche ammissibili
	Efficacia indicazioni	Le indicazioni prevalgono immediatamente sulle previsioni degli strumenti urbanistici comunali	
Puntuale	Disposizioni normative	Valore delle indicazioni	Le indicazioni non incidono sui regimi normativi e sui gradi di tutela delle singole porzioni del territorio e, come tali, si configurano quale mera specificazione delle indicazioni di livello locale, con particolare riguardo agli aspetti qualitativi
		Campo di applicazione indicazioni	Le indicazioni sono da definirsi nelle successive fasi del processo di pianificazione paesistica, nei modi e nelle forme previste dalla legge, e sono di carattere generale, qualora riferite all'intero territorio regionale o a specifiche situazioni ricorrenti, ovvero di carattere particolare, qualora riferite a singole porzioni del territorio stesso
	Efficacia indicazioni	Le indicazioni, a seconda delle modalità con le quali sono definite, hanno l'efficacia ad esse rispettivamente attribuita dalla legislazione regionale in materia	

Per quanto infine concerne gli “ambiti tematici”, con tale termine il PTCP intende fare riferimento «alle “materie”, o se si preferisce agli “aspetti” che costituiscono oggetto della disciplina di Piano, ed alla loro articolazione sotto il profilo normativo»¹²².

Tali aspetti sono rappresentati dai tre seguenti assetti rispetto ai quali il Piano articola la disciplina di livello territoriale e locale:

- Assetto insediativo, concernente la normativa urbanistico-edilizia;
- Assetto vegetazionale, per la normativa relativa alla vegetazione;
- Assetto geomorfologico, relativamente alla normativa attinente gli aspetti dell'idrografia e della geomorfologia.

Gli strumenti di normazione di cui si compone il Piano sono differenziati in relazione ai due livelli di operatività sviluppati dal PTCP. Oltre alle Norme di attuazione, tale strumentazione è composta dalle Schede, per quanto concerne il livello territoriale, e da 63 tavole in scala 1:25.000, per ciascuno dei tre assetti, relativamente al livello locale.

Le Norme sono articolate in quattro titoli dei quali il primo e l'ultimo sono rispettivamente dedicati alle “Disposizioni generali” ed alle “Disposizioni finali e transitorie”, mentre i due centrali attengono rispettivamente le “Disposizioni relative alle indicazioni di livello territoriale” e le “Disposizioni relative alle indicazioni di livello locale”.

¹²² PTCP, Relazione generale, Cap. 6 pag. 87

Per quanto attiene le Schede, ognuna è relativa ad uno dei cento ambiti territoriali in cui è stato suddiviso il territorio regionale. Esse sono articolate in tre parti: la prima dedicata alla descrizione dei caratteri generali del paesaggio, la seconda agli indirizzi per la pianificazione distinti per i tre citati assetti e la terza alle azioni proposte.

La cartografia, infine, secondo quanto premesso, riporta una sorta di zonizzazione estesa all'intero territorio regionale che, per ciascun assetto, riporta le componenti costitutive ed i relativi regimi normativi¹²³, rispettivamente espressione delle anzidette “categorie descrittive” e “categorie normative” nelle quali si articola il Piano.

In ragione di quanto sin qui descritto, l'impianto del PTCP può essere sintetizzato come riportato in Tabella 5-3¹²⁴.

Tabella 5-3 Quadro di sintesi dell'impianto del PTCP

		Livelli di operatività	
		Territoriale	Locale
Strumenti		Norme di attuazione Schede	Norme di attuazione Tavole
	Oggetti di normazione	Assetto insediativo Insediamenti, viabilità, colture agricole, infrastrutture	Interventi edilizi su edifici, manufatti ed impianti, nonché relative opere complementari
	Assetto geomorfologico Versanti, reticolo idrografico, aree piane di fondovalle, litorali, cave e miniere, discariche	Opere idrauliche e marittime, apertura e sistemazione di cave e discariche, consolidamento dei pendii ed opere che determinano profonde e estese alterazioni del quadro morfologico e idraulico	
	Assetto vegetazionale Boschi e praterie	Interventi di forestazione e quelli che hanno per oggetto lo sfruttamento agricolo-economico e/o il miglioramento qualitativo dei boschi e delle praterie	

Come si evince dalla tabella precedente, l'impianto complessivo del Piano e la scelta, condotta per quanto concerne il livello Locale, di operare un'omogenea zonizzazione del territorio regionale per ciascuno dei tre assetti considerati hanno condotto ad una sovrapposizione dei regimi normativi.

Al fine di chiarire detto aspetto, la Relazione generale del PTCP afferma che le discipline che governano ogni punto del territorio sono «distinte e concorrenti»¹²⁵ e che «in definitiva [...] in relazione ad ogni specifica categoria di interventi, la disciplina relativa ad uno dei tre assetti prevale sulle altre due, che assumono il significato di meri criteri di controllo delle

¹²³ Per quanto concerne l'assetto geomorfologico, a differenza restanti degli altri, il Piano individua solamente i regimi normativi senza legarli alle categorie descrittive dello stato attuale, in ragione della sostanziale inalterabilità dei relativi caratteri strutturali.

¹²⁴ La sintesi concernente gli oggetti di normazione è stata operata sulla base di quanto riportato nelle Norme (Titolo II artt. 9, 14 e 20), per quanto riguarda gli oggetti di normazione del livello Territoriale, e nella Relazione generale (Cap. 6 pag. 87), per il livello Locale.

¹²⁵ PTCP, Relazione generale, Cap. 6 pag. 86

modalità di attuazione dell'intervento, in relazione agli effetti secondari che questo determina»¹²⁶.

A completamento del quadro descrittivo dell'impianto normativo e strumentale del Piano, occorre ricordare che, nell'ambito del processo di adeguamento alle disposizioni del D.Lgs 42/2004, la Regione ha adottato la cosiddetta Variante di salvaguardia della fascia costiera, che di tale processo costituisce il primo passaggio.

Detta Variante, come il suo stesso titolo denuncia, attiene la sola fascia costiera e prevede una serie di modifiche alle indicazioni di livello Locale relative all'assetto insediativo, senza tuttavia mutare l'impianto del Piano. A tale riguardo difatti nella delibera di adozione della Variante è ribadita «la conferma del ruolo primario di detto Piano nel quadro della pianificazione territoriale regionale disciplinata nella citata L.R. n. 36/1997 e s.m., nonché la riprova della tenuta nel tempo della struttura e dei contenuti del vigente PTCP e, quindi, della sua attualità come fondamentale riferimento nei confronti degli atti di pianificazione di livello provinciale e comunale».

Le modifiche introdotte dalla Variante hanno difatti riguardato:

- Riclassificazione di alcuni ambiti di evidente rilevanza sotto il profilo paesistico, al fine di assicurarne una più pregnante tutela;
- Introduzione di uno specifico regime di tutela per gli ambiti classificati Insedimenti Sparsi con regime Mantenimento (IS MA);
- Introduzione di una specifica disciplina per i tracciati della Via Aurelia e della linea ferroviaria dismessa/di prossima dismissione tra Ospedaletti e Finale Ligure.

Dal punto di vista della strumentazione, la documentazione di Variante, oltre che dalla Relazione generale e dal Rapporto preliminare ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs 152/2006, è composta da¹²⁷:

- Norme di attuazione – fascicolo relativo ai nuovi articoli proposti (artt. 49 bis e 49 ter attinenti il regime di tutela degli Insedimenti sparsi – Mantenimento; artt. 79 bis e 79 ter concernenti la disciplina di salvaguardia e valorizzazione della Via Aurelia e della linea ferroviaria tra Ospedaletti e Finale Ligure);
- Tavole in scala 1:25.000 concernenti il livello locale dell'assetto insediativo, ovviamente per la sola fascia costiera;
- Schede in scala 1:10.000 di dettaglio delle varianti cartografiche rappresentate nelle tavole in scala 1:25.000.

In considerazione di quanto qui richiamato in merito alla logica ed ai contenuti della Variante, è possibile affermare che questa non modifica la struttura di Piano prima descritta.

Gli obiettivi da perseguire attraverso il PTCP riguardano¹²⁸:

- la qualità del paesaggio, patrimonio di cui occorre arrestare il dissipamento e che può essere integrato con nuove ricchezze

¹²⁶ PTCP, Relazione generale, Cap. 6 pag. 88

¹²⁷ Si ricorda che, a seguito della adozione della Variante di salvaguardia della fascia costiera (DGR 940/2009), la Regione, con delibera di Giunta n.1376 del 16 ottobre 2009, ha apportato correzioni negli elaborati grafici, modifiche e integrazioni nelle disposizioni normative per eliminare errori materiali, incongruenze con lo stato dei luoghi e sovrapposizioni con progetti in itinere o approvati

¹²⁸ PTCP, Relazione generale, Cap. 4 pag. 54

- l'accessibilità al territorio e la fruizione delle sue risorse per scopi ricreativi e culturali, con particolare riferimento alla possibilità di accesso al mare
- la conservazione nel tempo di quelle testimonianze del passato che rendono possibile riconoscere ed interpretare l'evoluzione storica del territorio
- la preservazione di quelle situazioni nelle quali si manifestano fenomeni naturali di particolare interesse scientifico o didattico, considerando l'eredità della terra patrimonio della nostra civiltà
- la ricerca di condizioni di crescente stabilità degli ecosistemi, a compensazione dei fattori di fragilità determinati dall'urbanizzazione e dallo sfruttamento produttivo delle risorse
- l'oculata amministrazione di alcune fondamentali risorse non riproducibili come gli acquiferi, gli arenili, i giacimenti di minerali utili, le piante fertili, ecc..

5.2.1.2 Analisi delle disposizioni concernenti le grandi infrastrutture viarie

Nell'affrontare l'esame delle disposizioni di Piano e delle relazioni intercorrenti con l'opera in progetto, occorre tenere conto di quanto previsto dalla normativa di Piano espressamente per le grandi infrastrutture viarie, definite all'articolo 78 delle Norme di attuazione come «le linee ferroviarie, le autostrade, le superstrade e le strade statali».

L'articolato normativo di PTCP difatti contempla, nell'ambito delle disposizioni relative alle indicazioni di livello locale (Titolo II) e, al loro interno, delle disposizioni speciali (Capo VI), una specifica disciplina per le grandi infrastrutture viarie (art. 79).

A tale riguardo, il Piano dispone che «*le nuove grandi infrastrutture viarie e gli interventi di rilevante modificazione di quelle esistenti sono assoggettati alla disciplina dell'art. 32, anche agli effetti del presente Titolo*»¹²⁹.

Prima di passare all'esame del citato articolo 32 occorre svolgere alcune considerazioni in merito al dettato normativo relativo alle indicazioni a carattere di recepimento all'interno delle quali è collocato detto articolo.

Come premesso nel precedente paragrafo, le indicazioni a carattere di recepimento «hanno valore ricognitivo di iniziative volte alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, in modo da consentirne l'attuazione subordinatamente al controllo ed alla valutazione delle implicazioni di ordine paesistico-ambientale»¹³⁰ e, in quanto tali, trovano diretta applicazione nel caso in esame.

Tali indicazioni, contenute al Capo III del Titolo II (Disposizioni relative alle indicazioni di livello territoriale), constano di due articoli e precisamente l'articolo 31 "Oggetto" e l'articolo 32 "Disciplina".

L'articolo 31 definisce le grandi infrastrutture cui dette indicazioni sono riferite, indicando quelle stradali ed autostradali e contrassegnandole con la lettera "S", ed inoltre stabilisce che «*dette indicazioni, in quanto riferite a previsioni di nuove grandi infrastrutture già programmate, sono riportate, con l'apposita simbologia sopra indicata [ossia "S"], nella cartografia di Piano relativa all'assetto geomorfologico*»¹³¹.

¹²⁹ PTCP, Norme di attuazione, art. 79 co. 1

¹³⁰ PTCP, Norme di attuazione, art. 3 co. 4

¹³¹ PTCP, Norme di attuazione, art. 31 co. 2

Per quanto attiene l'articolo 32, tra i diversi temi di normazione da esso affrontati, quelli che nell'economia della presente trattazione rivestono maggiore importanza concernono gli aspetti metodologici della progettazione delle grandi infrastrutture.

Un primo elemento di metodologia progettuale è difatti ravvisabile allorché l'articolo 32 stabilisce che «in sede di definizione progettuale delle opere di cui all'articolo precedente dovrà essere accertata la compatibilità con le indicazioni di Piano»¹³², individuando così in detta compatibilità con il PTCP il requisito che dovranno soddisfare le opere progettate.

Un secondo elemento di metodologia progettuale è identificabile nella definizione delle modalità attraverso le quali perseguire il soddisfacimento del predetto requisito, nel momento in cui l'articolo citato fissa che «gli studi necessari alla definizione [progettuale delle opere] dovranno essere condotti in modo da conseguire, nel rispetto dei requisiti funzionali dell'opera, l'ottimizzazione dell'intervento nei confronti del sistema di valori del Piano e dei suoi contenuti, da un lato attraverso la scelta di tracciati e localizzazioni che non interessino le aree dotate di valori emergenti e, dall'altro, mediante l'adozione di soluzioni tecniche che garantiscano il recupero di soddisfacenti condizioni di equilibrio ecologico»¹³³.

Assunto quindi che la compatibilità con il PTCP si risolve nell'ottemperare ai requisiti funzionali e nell'ottimizzazione dell'intervento in base ai valori e contenuti del Piano, e che quest'ultimo aspetto va ricercato nella scelta dei tracciati e delle soluzioni tecniche, un ulteriore contributo metodologico fissato dall'articolo 32 risiede nella definizione delle modalità mediante le quali provvedere alla verifica di tali strategie progettuali. A tale riguardo la disciplina stabilisce che «ai fini dell'accertamento dell'idoneità dei tracciati e delle localizzazioni deve essere fatto riferimento prevalentemente alle indicazioni di livello locale del Piano relative agli assetti insediativo, geomorfologico e vegetazionale, mentre per quanto concerne il recupero ecologico deve essere prodotta un'apposita documentazione contenente analisi dettagliate dello stato attuale, valutazioni delle alterazioni direttamente o indirettamente connesse con l'intervento previsto, indicazioni degli specifici rimedi proposti»¹³⁴.

Assunto, quindi, che il livello di operatività del Piano cui fare riferimento è quello locale, in ragione di quanto fissato al co. 2 dell'articolo 31, si è scelto di condurre l'analisi delle indicazioni di Piano rispetto all'intero tracciato dell'opera in progetto, per quanto concerne le indicazioni relative all'assetto geomorfologico, mentre, per evidenti motivi, si è deciso di riferirla ai soli tratti in superficie per quanto attiene gli assetti insediativo e vegetazionale.

Due ulteriori annotazioni riguardano la metodologia di lavoro seguita per l'analisi dell'assetto insediativo.

In primo luogo, posto che la Variante di salvaguardia della fascia costiera è vigente in salvaguardia e che, come emerso dai contatti avuti con il Dipartimento pianificazione territoriale e urbanistica della Regione Liguria, è di prossima approvazione, l'analisi è stata condotta rispetto a detta variante. A tale riguardo si ricorda che le aree in cui il tracciato dell'opera in progetto corre in superficie sono seguenti quelle riportate in Tabella 5-4.

Tabella 5-4 Aree interessate dall'opera in progetto con tracciato in superficie

Aree con tratti allo scoperto	Assi autostradali di riferimento
Vesima	Interconnessione A10 – Gronda di ponente
Voltri	Interconnessione A26 – Gronda di ponente
Varenna	Gronda di ponente
Bolzaneto	Interconnessione Gronda di Ponente – A7
Torbella	Interconnessione A7-A12
Genova Est	Adeguamento svincolo Genova Est
Genova Ovest	Interconnessione A7 – A10

Inoltre, al fine di verificare con maggiore dettaglio le tipologie di zone interessate dall'opera in progetto, si è deciso di condurre l'analisi rispetto sia alla cartografia in scala 1:25.000, sia, laddove disponibili, alle schede in scala 1:10.000 che, come detto, presentano un maggior livello di approfondimento.

Nel seguito si analizzano le indicazioni di Piano con riferimento ai tre assetti, insediativo, geomorfologico e vegetazionale.

5.2.1.2.1 Assetto Insediativo (cfr. Tavola MAM-I-QPRM-003)

Entrando nel merito delle indicazioni relative all'assetto Insediativo, per quanto attiene l'area di Vesima il tracciato interessa le zone riportate in Tabella 5-5.

Tabella 5-5 Assetto insediativo: area Vesima

Zone	Opere
IS MA CPA Insediamenti Sparsi – Regime Mantenimento finalizzato alla salvaguardia di corridoi paesistico- ambientali (art. 49 ter)	Imbocco lato SV Galleria Borgonuovo Ovest

Per quanto riguarda le altre opere infrastrutturali previste in tale area (Ampliamento dei viadotti Vesima Ovest, Vesima Est, Beo, Frana ed Uccelliera), l'analisi di dettaglio condotta rispetto alla scheda n. 42 ha consentito di accertare come queste ricadano all'interno della zona AE – Autostrade.

Relativamente all'area di Voltri, le zone interessate sono quelle riportate in Tabella 5-6.

¹³² PTCP, Norme di attuazione, art. 32 co. 1

¹³³ PTCP, Norme di attuazione, art. 32 co. 2

¹³⁴ PTCP, Norme di attuazione, art. 32 co. 3

Tabella 5-6 Assetto insediativo: area Voltri

Zone	Opere
IS MA Insediamenti Sparsi – Regime Mantenimento (art. 49)	Imbocco gallerie Borgonuovo Ovest ed Est lato GE Viadotti Cerusa Est ed Ovest Imbocchi gallerie Voltri Est ed Ovest lato SV Imbocchi gallerie Voltri Est ed Ovest lato GE Imbocchi Galleria Ciocia Viadotto Casanova esistente (ampliamento) Viadotti Leiro Est ed Ovest Imbocco gallerie Amandola Est ed Ovest lato SV Ampliamento Viadotto Cerusa esistente Imbocchi Galleria Bric del Carmo
TU Tessuto urbano (art. 38)	Viadotti Cerusa Est ed Ovest Ampliamento Viadotto Cerusa esistente
ID MA Insediamenti diffusi – Regime Mantenimento (art. 44)	Viadotti Leiro Est ed Ovest
PU Parco Urbano (art. 36)	Imbocco Galleria delle Grazie Viadotto Leiro esistente (ampliamento)

Per l'area Varenna, le zone sono quelle riportate in Tabella 5-7.

Tabella 5-7 Assetto insediativo: area Varenna

Zone	Opere
IS MA Insediamenti Sparsi – Regime Mantenimento (art. 49)	Imbocchi gallerie Amandola Est ed Ovest lato GE Imbocchi gallerie Monterosso Est ed Ovest lato SV Viadotti Varenna Ovest ed Est

Per quanto attiene l'area di Bolzaneto, il quadro delle aree interessate risulta come riportato in Tabella 5-8.

Tabella 5-8 Assetto insediativo: area Bolzaneto

Zone	Opere
IS MA Insediamenti Sparsi – Regime Mantenimento (art. 49)	Imbocchi gallerie Monterosso Est ed Ovest lato GE Imbocco Galleria Baccan lato SV Imbocco Galleria Bric du Vento lato SV Imbocchi Galleria Polcevera Imbocco Galleria San Rocco lato MI Imbocco Galleria Forte Diamante lato MI Viadotto Genova
ID MO-A Insediamenti diffusi – Regime Modificabilità tipo A (art. 46)	Viadotto Genova Viadotto Orpea

Le restanti zone interessate dalle opere risultano:

- TU Tessuti urbani (art. 38)
- AE Autostrade

Le zone relative all'area Torbella sono riportate in Tabella 5-9.

Tabella 5-9 Assetto insediativo: area Torbella

Zone	Opere
IS MA Insediamenti Sparsi – Regime Mantenimento (art. 49)	Imbocco Gallerie Torbella Est ed Ovest lato GE Imbocco Galleria Bric du Vento lato GE Imbocco Galleria Baccan lato GE Imbocco Galleria Granarolo lato MI Imbocco Galleria Monte Sperone lato MI Viadotto Torbella Rilevati Rampa 2 e 3

Per l'area Genova Est, le zone interessate sono riportate in Tabella 5-10.

Tabella 5-10 Assetto insediativo: area Genova Est

Zone	Opere
ANI MA Aree non insediate – Regime Mantenimento (art. 52)	Imbocco Galleria Monte Sperone lato LI Imbocchi Galleria Campursone Viadotto Rovena

Infine, per quanto attiene l'area Genova Ovest (cfr. Tabella 5-11), gli imbocchi delle gallerie Granarolo lato GE, Moro 1 lato GE e lato SV, e Moro 2 lato SV ricadono nelle zone TU Tessuti urbani ed Autostrade AE.

Tabella 5-11 Assetto insediativo: area Genova Ovest

Zone	Opere
IS MA Insediamenti Sparsi – Regime Mantenimento (art. 49)	Imbocco Galleria Granarolo lato GE Imbocchi Galleria Moro 1 lato GE e lato SV Imbocco Galleria Moro 2 lato SV

In sintesi, le tipologie di aree interessate dall'opera sono, oltre alla AE – Autostrade, quelle riportate in Tabella 5-12.

Tabella 5-12 Assetto insediativo: quadro complessivo aree interessate

			Vesima	Voltri	Varenna	Bolzaneto	Torbella	Genova Est
Aree urban	PU	Parco Urbano (art. 36)		•				
	TU	Tessuto urbano (art. 38)		•		•		
Insediamenti diffusi	ID MA	Insediamenti diffusi – Regime Mantenimento (art. 44)		•				
	ID MO-A	Insediamenti diffusi – Regime Modificabilità tipo A (art. 46)				•		
Insediamenti sparsi	IS MA	Insediamenti Sparsi – Regime Mantenimento (art. 49)		•	•	•	•	
	IS MA CPA	Insediamenti Sparsi – Regime Mantenimento finalizzato alla salvaguardia di corridoi paesistico-ambientali (art. 49 ter)	•					
Aree non insediate	ANI MA	Aree non insediate – Regime Mantenimento (art. 52)						•

Al fine di verificare se, come espressamente richiesto dall'articolo 32, i tracciati «interessino le aree dotate di valori emergenti», nel seguito (cfr. Tabella 5-13) è stata riportata la definizione che il dettato normativo opera delle tipologie di aree interessate dall'opera in progetto.

Tabella 5-13 Assetto Insediativo: caratteristiche delle aree interessate

Aree	Definizione
PU	I Parchi urbani sono intesi come «complessi aventi per definizione un elevato valore ambientale ed un'elevata vulnerabilità, tali da rendere prevalente l'esigenza di salvaguardarne la consistenza e la qualità rispetto ad ogni altra considerazione» ¹³⁵ . In ragione di tali motivazioni, il regime normativo è quello della Conservazione, corrispondente al più elevato grado di tutela
TU	I Tessuti urbani sono definiti come quelle parti del territorio che non ricadono all'interno delle altre tipologie costitutive le Aree urbane e, in quanto tali, non «assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica» ¹³⁶
ID MA	Gli Insediamenti diffusi soggetti a regime di Mantenimento sono definiti come quelle porzioni territoriali in cui «l'assetto insediativo abbia conseguito una ben definita caratterizzazione e un corretto inserimento paesistico, tali da consentire un giudizio positivo sulla situazione complessiva in atto, non suscettibile peraltro di essere compromesso dalla modificazione di singoli elementi costituenti il quadro d'insieme o da contenute integrazioni del tessuto edilizio» ¹³⁷ . Il regime difatti assunto è rivolto a «mantenere sostanzialmente immutati i caratteri complessivi dell'insediamento» ¹³⁸
ID MO-A	Gli Insediamenti diffusi soggetti a regime di Modificabilità di tipo A sono individuati come quelle porzioni territoriali in cui «l'insediamento presenti aspetti di forte eterogeneità e disorganizzazione, tali che nello stesso non siano riconoscibili né caratteri prevalenti, né uno schema organizzativo cui attenersi»
IS MA	Gli Insediamenti sparsi a regime di Mantenimento costituiscono porzioni territoriali nelle quali «si riconosce l'esistenza di un equilibrato rapporto tra l'insediamento e l'ambiente naturale o agricolo e nei quali si ritiene peraltro compatibile con la tutela dei valori paesistico-ambientali, o addirittura funzionale ad essa, un incremento della consistenza insediativa o della dotazione di attrezzature ed impianti, sempreché questo non ecceda i limiti di un insediamento sparso» ¹³⁹
IS MA CPA	Gli Insediamenti sparsi a regime Mantenimento finalizzato alla salvaguardia di corridoi paesistico-ambientali costituiscono «quelle parti di territorio già classificate come insediamento sparso in regime di mantenimento che per collocazione, prevalenza di spazi liberi sull'edificato, valori di immagine, costituiscono corridoi di importanza sia paesistica che ambientale per il collegamento tra costa ed entroterra o per la interruzione della continuità urbana lungo i versanti costieri» ¹⁴⁰
ANI MA	Le aree non insediate soggette a regime di mantenimento rappresentano quelle aree in cui, «pur in presenza di valori naturalistici elevati o comunque significativi, si ritiene che modeste alterazioni dell'attuale assetto del territorio non ne compromettano la funzione paesistica e la peculiare qualità ambientale» ¹⁴¹

¹³⁵ PTCP, Norme di attuazione, art. 36 co. 1

¹³⁶ PTCP, Norme di attuazione, art. 38 co. 2

¹³⁷ PTCP, Norme di attuazione, art. 44 co. 1

¹³⁸ PTCP, Norme di attuazione, art. 44 co. 2

¹³⁹ PTCP, Norme di attuazione, art. 49 co. 1

¹⁴⁰ PTCP, Norme di attuazione, art. 49 ter co. 1 così come modificato con DGR 1376/2009

¹⁴¹ PTCP, Norme di attuazione, art. 52 co. 1

Tabella 5-14 Assetto Geomorfologico: aree interessate

MA Regime normativo Mantenimento (art. 64)	Galleria Bric del Carmo – parte Galleria delle Grazie - parte Gallerie Monterosso - parte Galleria Forte Begato - parte Galleria Monte Sperone - parte Galleria Granarolo - parte
MO - A Regime di Modificabilità di tipo A (art. 66)	Gallerie Borgonuovo - parte Galleria Bric del Carmo - parte Galleria Monte Sperone - parte Galleria Granarolo - parte
MO - B Regime di Modificabilità di tipo B (art. 67)	Tutte le parti del tracciato non ricadenti nelle altre tipologie, nel loro complesso corrispondenti alla porzione prevalente del tracciato
TRZ Trasformazione (art. 68)	Galleria Monterosso - parte

Rimandando al paragrafo dedicato all'analisi dei rapporti di conformità per quanto concerne una più puntuale quantificazione dell'entità delle zone interessate dalle opere in progetto, fin d'ora è possibile affermare che, fatta eccezione per il Parco urbano (PU) in quanto assoggettato a regime di Conservazione, per le restanti aree il regime normativo prevalente è quello di Mantenimento che, come detto, concerne «le situazioni nelle quali si riconosce un equilibrio soddisfacente e/o una qualità meritevole di tutela, ma nelle quali i caratteri paesistici non sono così "puri" ed intensi da escludere qualunque alterazione dello stato attuale»¹⁴².

In ragione dell'accezione data dal Piano al regime di Mantenimento è possibile affermare che le aree interessate dall'opera in progetto non siano «dotate di valori emergenti»¹⁴³, aspetto quest'ultimo individuato dalla normativa di Piano come criterio attraverso il quale accertare l'idoneità dei tracciati di progetto e, con essa, la compatibilità del progetto con le indicazioni di PTCP (cfr. art. 32).

5.2.1.2.2 Assetto Geomorfologico (cfr. Tavola MAM-I-QPRM-004)

Preliminarmente all'esame delle indicazioni di livello locale relative all'assetto Geomorfologico si ritiene utile richiamare due aspetti di singolarità relativi all'assetto in questione.

Il primo aspetto attiene la natura delle indicazioni espresse nelle zone riportate negli elaborati in scala 1:25.000, le quali, a differenza di quelle relative agli altri due assetti, sono rappresentative unicamente delle "categorie normative" e non di quelle descrittive, scelta questa operata in ragione della sostanziale inalterabilità dei relativi caratteri strutturali, così come evidenziato nella Relazione generale di Piano.

Il secondo aspetto da richiamare riguarda l'evidenziazione, contenuta unicamente nelle tavole relative all'assetto in esame, del tracciato delle «nuove grandi infrastrutture già programmate», secondo quanto fissato dal citato articolo 31 nell'ambito delle indicazioni a carattere di recepimento.

Ciò premesso, l'opera in progetto interessa per la maggior parte zone soggette a regime normativo di Modificabilità di tipo B ed in misura notevolmente minore altre tipologie di aree.

In sintesi il quadro delle zone interessate è seguente quello riportato in Tabella 5-14.

Per quanto attiene le aree soggette a regime normativo di Mantenimento (MA), «tale regime si applica nelle parti del territorio nelle quali sono presenti elementi geomorfologici e/o idrogeologici con specifici valori ambientali o che contribuiscono in misura significativa a definire la configurazione paesistico-ambientale del contesto»¹⁴⁴; conseguentemente, «sono consentiti quegli interventi che rispettino l'integrità degli elementi geomorfologici e/o idrogeologici aventi specifico valore ambientale e non compromettano la complessiva configurazione paesistico-ambientale del contesto in quanto determinata da componenti idrogeo-morfologiche»¹⁴⁵.

Il regime di Modificabilità di tipo A si applica «nelle parti del territorio nelle quali fattori geomorfologici e/o idrogeologici, pur essendo preminenti nella caratterizzazione ambientale degli insediamenti e delle strutture del paesaggio agrario, non sono tuttavia tali da imporre rigide limitazioni di ordine quantitativo, qualitativo o strutturale agli interventi»¹⁴⁶.

Il regime di Modificabilità di tipo B, ossia quello nel quale ricade la quasi totalità dell'opera in progetto, «si applica in tutte le parti del territorio non assoggettate ai regimi normativi di cui ai restanti articoli»¹⁴⁷.

Il regime di Trasformazione si applica alle «parti del territorio nelle quali, per effetto di interventi passati o di attività tuttora in corso, si registrano sotto i profili geomorfologico ed idrogeologico situazioni di grave compromissione paesaggistica ed ambientale»¹⁴⁸ ed in questa ottica obiettivo della disciplina è quello di «pervenire entro tempi definiti ad una

¹⁴² PTCP, Norme di attuazione, art. 52 co. 1

¹⁴³ PTCP, Norme di attuazione, art. 32 co. 2

¹⁴⁴ PTCP, Relazione generale Cap. 6 pag. 92

¹⁴⁵ PTCP, Norme di attuazione, art. 64 co. 3

¹⁴⁶ PTCP, Norme di attuazione, art. 66 co. 1

¹⁴⁷ PTCP, Norme di attuazione, art. 67 co. 1

¹⁴⁸ PTCP, Norme di attuazione, art. 68 co. 1

trasformazione della situazione in atto che dia luogo ad un più equilibrato rapporto tra l'area interessata ed il contesto»¹⁴⁹.

Per quanto attiene le indicazioni a carattere di recepimento, le tavole di Piano riportano l'indicazione del nuovo nodo autostradale il cui tracciato, tuttavia, risulta differente da quello oggetto del presente studio in ragione dell'epoca di redazione del PTCP.

5.2.1.2.3 *Assetto Vegetazionale (cfr. Tavola MAM-I-QPRM-005)*

Analogamente all'analisi effettuata per l'assetto Insediativo, anche per quello Vegetazionale l'attenzione è stata centrata unicamente su quelle aree in cui il tracciato delle opere in progetto corre in superficie (cfr. Tabella 5-4).

Come si evince dalla lettura dell'elaborato di Piano, la quasi totalità delle zone interessate dal tracciato in progetto è classificata come Coltive – Insediamenti sparsi serre (COL ISS), le quali sono assoggettate alla disciplina dell'articolo 60 e non alle disposizioni del Capo relativo all'assetto vegetazionale¹⁵⁰.

Nella restante parte dei casi, le tipologie di zone interessate sono le seguenti:

- Boschi di angiosperme a regime di Consolidamento, per l'area di Bolzaneto;
- Boschi di angiosperme termofile a regime di Consolidamento, per le aree di Voltri e Genova Est;
- Praterie termofile a regime di Trasformazione, per l'area di Genova Est.

In breve, per quanto riguarda le disposizioni relative ai boschi, il regime di Consolidamento «si applica nelle parti del territorio parzialmente o totalmente boscate, nelle quali le condizioni dello strato arboreo, pur essendo accettabili sotto il profilo delle essenze dominanti, siano invece nel complesso insoddisfacenti per quanto riguarda la percentuale d'esemplari d'alto fusto ed il vigore vegetativo o nelle quali l'estensione della superficie boscata sia insufficiente in rapporto alle esigenze di presidio idrogeologico»¹⁵¹. In tal caso l'obiettivo della disciplina è quindi quello di «favorire l'incremento della superficie boscata e/o di migliorare il livello qualitativo sotto i profili delle funzioni ecologiche, della produttività e della fruibilità ricreativa»¹⁵².

Per quanto attiene le disposizioni relative alle praterie, il regime di Trasformazione concerne quelle «parti del territorio occupate da praterie il cui sfruttamento economico comporta pratiche dannose sotto il profilo ecologico o comunque dà luogo ad effetti negativi per l'integrità idrogeologica dei versanti»¹⁵³.

Rimandando anche in questo caso al paragrafo dedicato all'analisi dei rapporti di conformità per una puntuale definizione dell'entità delle zone interessate, si evidenzia che per le aree di Voltri e di Bolzaneto la porzione di aree interessate differenti da quelle COL ISS è di ampiezza assai modesta, mentre per Genova Est le opere in progetto ricadono per la maggior parte nella zona soggetta a regime di trasformazione.

¹⁴⁹ PTCP, Norme di attuazione, art. 68 co. 2

¹⁵⁰ PTCP, Norme di attuazione, art. 69 co. 3

¹⁵¹ PTCP, Norme di attuazione, art. 72 co. 1

¹⁵² PTCP, Norme di attuazione, art. 72 co. 2

¹⁵³ PTCP, Norme di attuazione, art. 76 co. 1

Sulla base di tali risultanze ed in considerazione che i regimi normativi di Consolidamento e di Trasformazione si applicano rispettivamente laddove «i fattori di caratterizzazione paesistica sono incerti» e «non vi sono prevalenti interessi di tutela paesistica e/o situazioni gravemente compromesse», è possibile concludere che le zone attraversate dall'opera in progetto non sono certamente rappresentative di quei «valori emergenti»¹⁵⁴ che, secondo la disciplina PTCP, non devono essere interessate dai tracciati delle nuove grandi infrastrutture al fine di conseguire l'ottimizzazione dell'intervento con il sistema di valori del Piano e dei suoi contenuti.

5.2.2 Il piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria

Stato	Approvato con DCR n. 4/2006
-------	-----------------------------

La normativa attualmente vigente in termini di pianificazione in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico prevede la redazione di piani di risanamento come inneschi di processi più complessi e trasversali, che portino al rispetto dei limiti di legge, nelle zone in cui attualmente tali limiti sono superati, e al mantenimento dei livelli attuali in quelle aree dove i limiti non sono oltrepassati o avvicinati.

In questo quadro nazionale ed internazionale si inserisce il piano di risanamento della Regione Liguria i cui obiettivi specifici sono:

1. conseguire, per l'intero territorio regionale, il rispetto dei limiti di qualità dell'aria stabiliti dalle normative europee, entro i termini temporali dalle stesse previsti;
2. mantenere nel tempo, ovunque, una buona qualità dell'aria ambiente, mediante:
 - a. la diminuzione delle concentrazioni in aria dei diversi inquinanti, nei diversi ambiti di territorio regionale nei quali si registrano valori di qualità dell'aria prossimi ai limiti, con particolare attenzione alle problematiche maggiormente emergenti, quali produzione di ozono troposferico, emissioni di polvere fine, benzene ed idrocarburi policiclici aromatici;
 - b. la prevenzione dell'aumento indiscriminato dell'inquinamento atmosferico, in riferimento alle porzioni del territorio regionale nelle quali, al momento attuale, i valori di inquinamento sono al di sotto dei limiti, ma nelle quali si può ipotizzare un'evoluzione peggiorativa in termini di incremento dei carichi inquinanti e conseguente peggioramento della qualità dell'aria, ponendo particolare attenzione alle componenti ambientali ed alle aree maggiormente sensibili all'inquinamento;
3. perseguire un miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali;
4. concorrere al raggiungimento degli impegni di riduzione delle emissioni, sottoscritti dall'Italia in accordi internazionali, con particolare riferimento all'attuazione del protocollo di Kyoto o derivanti dalla normativa Comunitaria;
5. porre le condizioni per la gestione della qualità dell'aria allo stato attuale ed in futuro sulla base di strumenti di conoscenza consolidati ed efficienti nel campo della gestione dell'informazione, del monitoraggio e della modellistica di previsione e simulazione;

¹⁵⁴ PTCP, Norme di attuazione, art. 32 co. 2

6. riorganizzare il sistema di monitoraggio della qualità dell'aria, al fine di consentirne l'adeguamento ai disposti delle normative europee in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, mediante la strutturazione di un sistema più efficiente, ma al contempo semplificato, in modo anche da ridurre gli elevati oneri connessi con la gestione della complessa strumentazione utilizzata per il rilevamento;
7. creare le condizioni per consentire un monitoraggio efficiente delle azioni che hanno influenza sulle emissioni e sulla qualità dell'aria;
8. favorire la partecipazione ed il coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico.

Prima strategia di tale piano è stata un'adeguata ed approfondita conoscenza della situazione.

In questo contesto sono state individuate sei Zone, così definite:

1. Zona 1 – Agglomerato di Genova: comprende solo il comune di Genova e rappresenta la zona maggiormente critica;
2. Zona 2 – Aree urbane con fonti emittenti miste: comprende Savona più Vado e Quiliano e La Spezia;
3. Zona 3 – Aree urbane in cui prevale la fonte traffico: comprende i Comuni di Imperia, San Remo, Albenga, Albissola Marina, Albisola Superiore, Borghetto Santo Spirito, Celle Ligure, Ceriale, Loano, Varazze, Arenzano, Bogliasco, Chiavari, Cogoleto, Lavagna, Masone, Rapallo, Recco, Rossiglione, Sestri Levante, Arcola, Bolano, Santo Stefano Di Magra, Sarzana;
4. Zona 4 – Aree urbane in cui prevale la fonte produttiva: comprende i comuni di Cairo Montenotte, Carcare, Altare e Busalla;
5. Zona 5 – Aree di mantenimento con pressione antropica non trascurabile: comprende i comuni di Bordighera, Camporosso, Cervo, Cipressa, Costarainera, Dianio Marina, Ospedaletti, Riva Ligure, San Bartolomeo Al Mare, San Lorenzo Al Mare, Santo Stefano Al Mare, Taggia, Vallecrosia, Ventimiglia, Alassio, Andora, Bergeggi, Borgio Verezzi, Finale Ligure, Laignueglia, Noli, Pietra Ligure, Spotorno, Pieve Ligure, Sori, Zoagli;
6. Zona 6 – Aree di mantenimento con bassa pressione antropica: è la zona residuale del territorio regionale, ma ricopre la maggior estensione; è complessivamente caratterizzata da bassi livelli di pressione antropica e di conseguenza lo stato della qualità dell'aria è stimato buono.

Per quanto concerne le misure di miglioramento della qualità dell'aria, si è ritenuto di prevedere azioni per tutti i Comuni compresi nelle zone 1 2 3 e 4. Tuttavia, si è ritenuto altresì necessario graduare le azioni, individuando come prioritarie quelle rivolte alla tutela della qualità dell'aria nei Comuni in cui, in base agli scenari tendenziali, non potranno essere raggiunti i limiti senza azioni aggiuntive. Anche per i Comuni delle zone di mantenimento, con particolare riguardo alla zona 5, sono state previste particolari strategie a tutela della qualità dell'aria.

Questo è un breve sunto di quanto più ampiamente descritto nel Quadro di riferimento ambientale del presente SIA, dove si sono inseriti gli impatti conseguenti alla realizzazione

dell'opera, nel quadro più ampio delle politiche regionali, nazionali, europee e mondiali, in termini di lotta all'inquinamento atmosferico e ai cambiamenti climatici su scala planetaria.

6 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA AMBIENTALE

6.1 LO STATO DEI VINCOLI

6.1.1 Le fonti conoscitive

Nel 2001 la Giunta comunale di Genova approvava il *Piano dei Beni Culturali, Ambientali e Paesaggistici soggetti a tutela* ai sensi del D.Lgs. 490/99, elaborato in collaborazione con la Soprintendenza ai Beni Culturali, Ambientali e Paesaggistici della Liguria (del. G.C. 1486 del 2001).

Organizzato in 46 tavole in scala 1:5000 - con elenco schede dei beni tutelati – e 156 schede storico-urbanistiche relative alle “*bellezze individue*”, il Piano copre l'intero territorio comunale attraverso l'individuazione dei beni di cui all'art. 2 del Titolo 1 ed agli artt. 139 e 146 del Titolo II del D.Lgs. 490/99.

Nel 2004 il Comune ha proceduto ad un aggiornamento del Piano, ai sensi del Decreto Legislativo 42 del 22 gennaio 2004.

Le informazioni contenute nel citato Piano sono state inoltre verificate con quanto riportato nel sito web www.liguriavincoli.it della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria. Il sito in questione difatti consente di visualizzare, su di una mappa cartografica interattiva, le informazioni relative ai vincoli architettonici, archeologici e paesaggistici fornite e validate dalle competenti Soprintendenze, riportando per ciascun bene vincolato la relativa scheda informativa.

Un elemento importante da considerare nella lettura dello stato dei vincoli e, conseguentemente, nell'individuazione dei rapporti di conformità intercorrenti risiede nello sviluppo della maggior parte dell'opera in progetto in galleria e, di conseguenza, nell'effettiva rilevanza dei vincoli gravanti sul territorio solo per le parti di detta opera che corrono in superficie (cfr. tavole MAM-I-QPRM-006 e MAM-I-QPRM-007).

6.1.2 I beni paesaggistici

Relativamente ai “*Beni paesaggistici*” oggetto di tutela in virtù di provvedimenti impositivi, e segnatamente le cosiddette bellezze “*individue*” o singole di cui alle lettere a) e b) dell'art. 136 D.Lgs. 42/2004, l'opera in progetto interessa unicamente l'area vincolata “*Terreni presso la Villa Brignole-Sale*”, dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi dell'articolo 2 della legge 778/22 con decreti dell'allora Ministero dell'Educazione Nazionale del 18.12.1929 (cfr. Figura 6-1). Nello specifico, i tratti ricadenti all'interno di detta area vincolata sono costituiti dalle rampe di raccordo tra la Gronda e l'attuale A10 (interconnessione di Voltri).

Secondo l'impianto metodologico assunto (cfr. par. 1.3.4), la trattazione di detto aspetto è stata sviluppata nel Quadro programmatico dello SIA del Progetto di cantierizzazione, cui quindi si rimanda, così come per quanto attiene la stima e valutazione degli impatti potenziali determinati (cfr. Componente Paesaggio del Quadro ambientale dello SIA del Progetto di Cantierizzazione). In questa sede ci si limita a ricordare che l'assetto infrastrutturale all'origine di detta interferenza discende dalle scelte operate in sede di Dibattito Pubblico, a fronte della richiesta di semplificazione dell'Inteconnessione di Voltri.



Figura 6-1 Beni paesaggistici ex art. 136 lett. a) b) DLgs. 42/2004: Area “*Terreni presso Villa Brignole Sale*” (Fonte: immagine tratta da www.liguriavincoli.it)

Relativamente alle bellezze “*d'insieme*”, di cui alle lettere c) e d) del citato articolo, l'unica area vincolata interessata dall'infrastruttura di progetto, seppur per modestissima entità, è quella delle “*Aree soprastanti il piazzale Belvedere*” (DM 11.12.1956 Codice vincolo 070195; cfr. Figura 6-2 e Figura 6-3¹⁵⁵).

Gli interventi oggetto di tale interferenza sono difatti rappresentati dagli imbocchi delle gallerie Granarolo e Moro 1, peraltro ricadenti pressoché interamente all'interno dell'attuale piazzale di esazione del casello di Genova Ovest.

¹⁵⁵ In assenza di informazioni certe, lo stralcio cartografico di cui alla figura è presuntivamente ritenuto risalente all'epoca di apposizione del vincolo

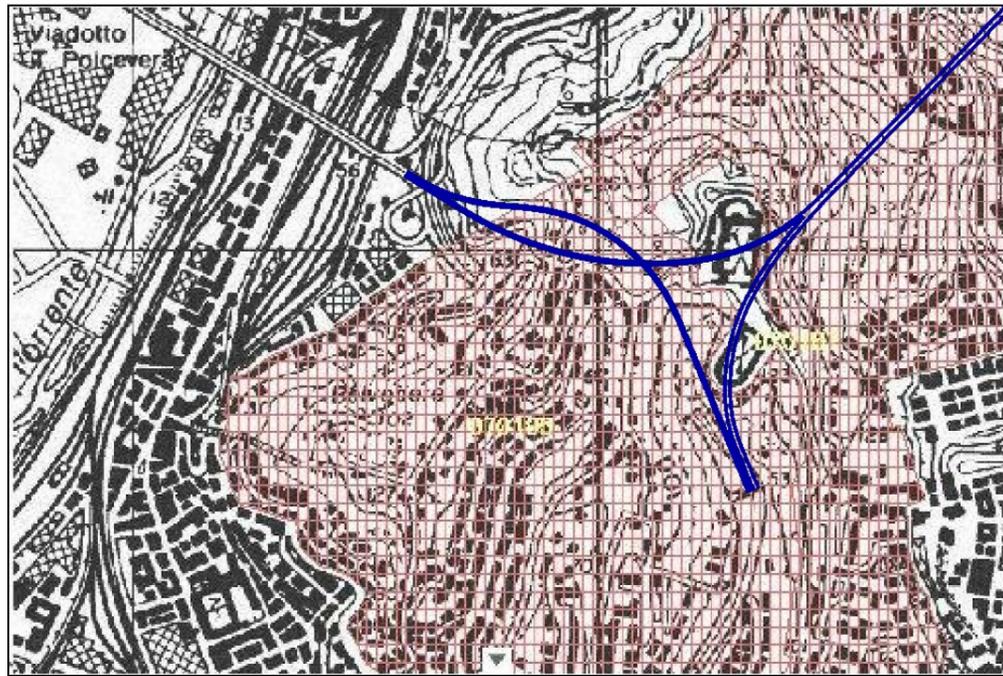


Figura 6-2 Beni paesaggistici ex art. 136 lett. c) d) DLgs. 42/2004: Aree soprastanti il piazzale Belvedere” (Fonte: immagine tratta da www.liguriavincoli.it)

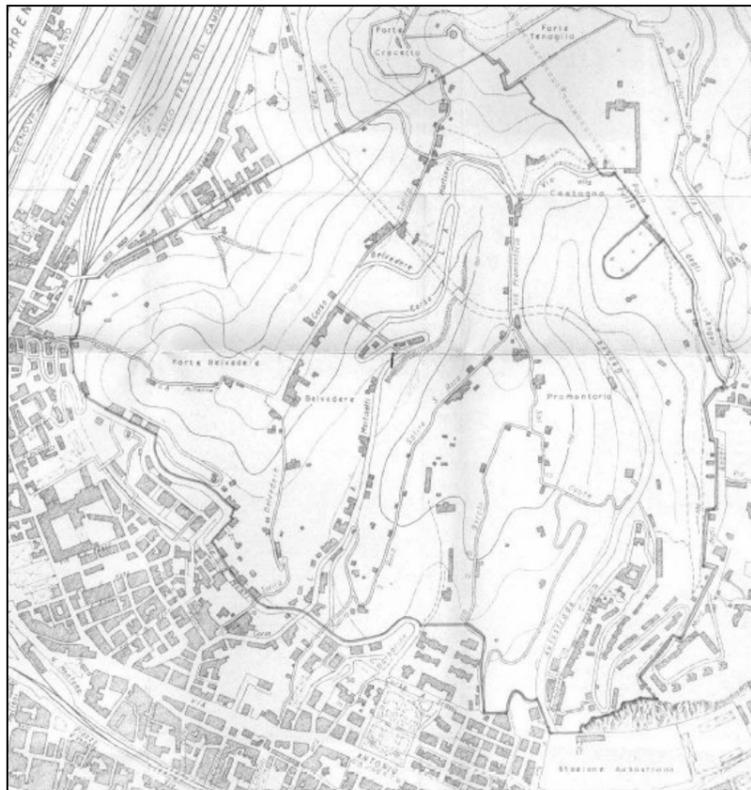


Figura 6-3 Beni paesaggistici ex art. 136 lett. c) d) DLgs. 42/2004: Aree soprastanti il piazzale Belvedere” – stralcio cartografico di perimetrazione delle aree vincolate

Per quanto attiene le aree soggette a vincolo paesaggistico ope legis, in forza cioè di quanto disposto dall'art. 142 del D.Lgs 42/2004, già L. 431/1985, ancorché gran parte dell'ambito di studio sia gravata dai vincoli relativi a fiumi, torrenti e corsi d'acqua, di cui alla lettera c) del predetto articolo, le uniche situazioni di interferenza tra dette aree vincolate ed il tracciato dell'opera in progetto sono da riferirsi al tratto di Vesima ed all'attraversamento del torrente Leiro.

Relativamente ai territori coperti da foreste e da boschi, di cui alla lettera g), i tratti in superficie del tracciato che interessano le aree caratterizzate da detta tipologia di vincolo sono riportati in Tabella 6-1.

Tabella 6-1 Beni paesaggistici ex art. 142 DLgs. 42/2004: aree interessate

Aree con tratti allo scoperto	Opere in progetto
Voltri	Gallerie Borginuovo Est ed Ovest lato GE Viadotti Cerusa Est ed Ovest – parte Imbocchi Galleria Bric del Carmo
Varenna	Viadotti Varenna Est ed Ovest - parte
Bolzaneto	Imbocco Galleria Baccan lato SV Imbocco Galleria Bric du vento lato SV Imbocchi Galleria Polcevera lato SV e MI Imbocco Galleria San Rocco lato MI Imbocco Galleria Forte Diamante lato MI Viadotto Orpea – parte Viadotto Mercantile - parte
Torbella	Imbocco Galleria Torbella Ovest lato GE e rilevato Imbocco Galleria Granarolo lato MI Imbocco Galleria Monte Sperone lato MI Viadotto Torbella

Si evidenzia inoltre come l'aver stralciato dal progetto la realizzazione di un nuovo viadotto in sostituzione dell'esistente viadotto Uccelliera (ambito Vesima), nel rispondere ad una precisa istanza emersa in sede di Dibattito Pubblico, abbia consentito di non interessare un'area soggetta a vincolo paesaggistico ex art. 142 del Dlgs 42/2004.

6.1.3 I beni culturali

Per quanto riguarda i "Beni culturali" vincolati ai sensi del D.Lgs 42/2004 art. 10, già L. 1089/1939, sempre con riferimento alle parti in cui l'opera in progetto corre in superficie, questa interessa l'immobile denominato Palazzo Pareto poi Bruzzo, situato in via al Santuario N.S. della Guardia n° 82-84 e dichiarato di interesse culturale ai sensi della legge 364/1909 (Codice Monumentale 02-013). Essendo tale immobile interessato dalla realizzazione dell'imbocco della galleria Monterosso direzione Ovest ed in ragione della metodologia di lavoro assunta (cfr. par. 1.3.4), si rimanda al Quadro programmatico dello SIA del Progetto di Cantierizzazione per una più dettagliata analisi. Parimenti, si rinvia al capitolo dedicato alla componente Paesaggio del medesimo SIA tematico, per la stima e valutazione degli impatti su detto bene.

Ciò premesso, anche in questo caso si evidenzia come l'assetto infrastrutturale discenda dalle scelte operate nel corso del Dibattito Pubblico e segnatamente costituisca la soluzione prescelta tra le alternative di attraversamento della Val Polcevera prese in considerazione in detta sede, anche in considerazione della limitata interferenza col territorio e la popolazione.

Altro bene vincolato, interessato dalla realizzazione del viadotto Leiro Est ed Ovest, è il Cimitero del Leira (Codice monumentale 27-033). Occorre tuttavia evidenziare che nei fatti detto interessamento non si configura come effettivo, in quanto il tracciato autostradale supera l'area del cimitero in viadotto.

Relativamente ai vincoli archeologici, l'esame del sito web della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria non ha evidenziato la presenza di alcuna area soggetta a detto vincolo all'interno dell'area di studio.

6.2 LE AREE DI INTERESSE AMBIENTALE

6.2.1 Le fonti conoscitive

Per quanto attiene le aree di interesse ambientale, termine con il quale si è inteso identificare sia le aree naturali protette così come definite dalla Legge 394/91, sia le aree della Rete Natura 2000, le informazioni riportate nei seguenti paragrafi sono state tratte dai siti web del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale Paesaggio, Belle Arti, Architettura ed Arte Contemporanea (SITAP) e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.minambiente.it). Da tale ultima fonte conoscitiva sono state desunte tutte le informazioni necessarie alla ricostruzione del quadro delle aree della Rete Natura 2000, nonché sono stati tratti i file in formato shp (cfr. tavola MAM-I-QPRM-008).

6.2.2 Le aree naturali protette

Per quanto attiene le aree naturali protette, così come definite ai sensi della Legge 394/91, nessuna di esse risulta interessata dalla realizzazione del progetto, dal momento che quella più prossima al tracciato, rappresentata dal Parco Naturale Regionale del Beigua (EUAP0452), dista da esso circa 1.500 metri (cfr. Figura 6-4).



Figura 6-4 Aree naturali protette (Fonte: SITAP)

6.2.3 Le aree della Rete Natura 2000

Al fine di verificare le aree della Rete Natura 2000 potenzialmente interessate dall'opera in progetto, è stato individuato un corridoio di 10 km dall'infrastruttura oggetto di studio (ampio cioè circa 20 km), all'interno del quale si è riscontrata la presenza di cinque Siti di Interesse Comunitario (SIC), individuati ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, nonché di una Zona di Protezione Speciale (ZPS), Direttiva 79/409/CEE, come si evince dalla lettura della "Carta delle aree della Rete Natura 2000", scala 1:25.000, allegata al presente documento (cfr. MAM-QPRM-008).

Tali aree, appartenenti alla regione biogeografica mediterranea in Italia, sono state designate ai sensi del DM 05/07/2007.

Nello specifico, il quadro delle relazioni intercorrenti tra dette aree e l'opera in progetto è sintetizzato nella tabella seguente (cfr. Tabella 6-2).

Tabella 6-2 Aree SIC e ZPS presenti nel corridoio di studio, con l'indicazione dell'interazione con l'opera in progetto

Codice	Denominazione	Interazione con il progetto
SIC IT1331402	Beigua - Monte Dente - Gargassa - Pavaglione	<ul style="list-style-type: none"> • Adiacenza in corrispondenza dell'ampliamento del Viadotto Vesima Ovest e dell'imbocco della Galleria Borgonuovo Ovest lato SV. Estensione del tratto pari a circa 80 metri
SIC IT1331501	Praglia - Pracaban - Monte Leco - Punta Martin	<ul style="list-style-type: none"> • Prossimità in corrispondenza dei viadotti Varenna Est ed Ovest e dell'imbocco delle gallerie Amandola Est ed Ovest lato GE (distanza circa 100 m) • Intersezione in sotterraneo in corrispondenza delle gallerie Amandola Est ed Ovest per una estensione pari a circa 2.400 metri
SIC IT1331615	Monte Gazzo	<ul style="list-style-type: none"> • Intersezione in sotterraneo in corrispondenza delle gallerie Monterosso per una estensione pari a circa 1.000 m
SIC IT1331606	Torre Quezzi	<ul style="list-style-type: none"> • Distanza pari a circa 2.300 metri
SIC IT1332477	A/B/C -Fondali Arenzano -Punta Ivrea	<ul style="list-style-type: none"> • Distanza pari a circa 2.700 metri
ZPS IT1331578	Beigua – Turchino	<ul style="list-style-type: none"> • Adiacenza in corrispondenza dell'ampliamento del Viadotto Vesima Ovest e dell'imbocco della Galleria Borgonuovo Ovest lato SV. Estensione del tratto pari a circa 80 metri • Intersezione in sotterraneo in corrispondenza delle gallerie Borgonuovo Est ed Ovest per una estensione pari a

		circa 300 metri
--	--	-----------------

Come emerge dal quadro sopra riportato, in buona sostanza nessun tratto in cui l'opera in progetto corre in superficie interessa le aree della Rete Natura 2000, evidenziando esclusivamente una situazione di adiacenza in corrispondenza del SIC IT1331402 "Beigua – Monte Dente – Gargassa –Pavaglione", peraltro limitata ad una assai ridotta estensione, ed una di prossimità relativa al SIC IT1331501 "Praglia – Pracaban – Monte Leco – Punta Martin".

Nei restanti casi, l'opera in progetto interessa dette aree in corrispondenza di tratti in sotterraneo oppure si trova ad una distanza di circa 2.500 metri da esse.

Analogamente dicasi per l'unica ZPS presente entro l'ambito di studio, rispetto alla quale l'opera in progetto si trova in una situazione di adiacenza per un'estensione limitata a meno di cento metri.

7 RAPPORTI DI COERENZA

7.1 COERENZE DIRETTE

Nel caso delle opere previste dalla cosiddetta Legge Obiettivo, il tema delle “coerenze dirette”, già definite come quei rapporti di coerenza che si esplicano allorché l’iniziativa progettuale o il progetto rientrano rispettivamente nel sistema degli obiettivi e/o nelle previsioni degli strumenti di pianificazione indagati, rappresenta di fatto un’operazione ridondante, in quanto l’esistenza di tale rapporto è implicita nel loro essere incluse all’interno del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

In altri termini, la ricerca e l’illustrazione dei rapporti di coerenza è, per tale tipologia di opere, una tautologia, ossia è come se si volesse spiegare un concetto ripetendo quanto già espresso nel concetto stesso. Risulta difatti ovvia l’esistenza di un implicito rapporto di coerenza in opere che sono state incluse, dapprima, nel citato Primo Programma e, successivamente, negli Allegati Infrastrutture, dal momento che lo stesso Parlamento, quale più alta assemblea elettiva rappresentativa dell’intera collettività nazionale, ha riconosciuto loro la valenza di interventi «strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese».

Se quindi per le opere di Legge Obiettivo il tema dei rapporti di coerenza di tipo “diretto” potrebbe risolversi nel richiamare il loro carattere strategico e di preminente interesse nazionale, ciò è maggiormente vero nel caso dell’opera in oggetto, nel quale la pianificazione ordinaria è stata nei fatti sopravanzata dalla pianificazione negoziata, cioè da quanto viene programmato attraverso accordi ed intese tra Stato, Enti territoriali e locali ed attori a diverso titolo coinvolti.

Tale affermazione si sostanzia attraverso il confronto tra il quadro della pianificazione ordinaria vigente e di quella negoziata, dal quale si evince con chiarezza la presenza di una sorta di “interruzione” della prassi pianificatoria “tradizionale”, alla quale invece ha fatto riscontro un’intensa attività di concertazione, esplicitata nella stipula di un rilevante numero di accordi ed intese aventi ad oggetto il tema del Nodo stradale ed autostradale di Genova.

Se per quanto concerne la pianificazione ordinaria ad oggi non è ancora giunto a compimento il processo di formazione del Piano Territoriale Regionale e del Piano regionale trasporti, per quanto riguarda quella negoziata è possibile affermare che, a seguito dell’approvazione del Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche, è stato dato l’avvio ad un intenso e complesso processo progettuale/decisionale, concretizzatosi, nell’arco di meno di dieci anni, in sette successivi atti concertativi.

A tale riguardo basti pensare allo scollamento che, in termini di soluzione progettuale del Nodo di Genova, intercorre tra quella prevista dal Piano Urbanistico Comunale (PUC) del Comune di Genova e quelle assunte da detto Ente nel corso del processo concertativo. Se difatti il PUC prevede un potenziamento dell’offerta infrastrutturale tra Voltri e Genova Ovest attuato mediante complanari all’attuale tracciato dell’autostrada A10, lo stesso Comune, con la stipula del “Protocollo d’Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova” del Febbraio 2010, ha optato per la realizzazione della Gronda di Ponente secondo il tracciato sviluppato nel progetto cui si riferisce il presente Studio di impatto ambientale.

Analoghe considerazioni valgono per il confronto tra il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTC) e le scelte assunte dalla Provincia di Genova, sempre attraverso la firma del citato Protocollo di intesa, laddove, a fronte della condivisione del modello di assetto del nodo di Genova posto alla base del predetto Protocollo, il PTC non individua un tracciato univoco, ma elabora differenti ipotesi alternative per ciascuno dei segmenti in cui è scomponibile l’infrastruttura, il cui scopo dichiarato è quello di arrivare a formulare delle alternative volte ad individuare le soluzioni più efficaci, fattibili e utili a conseguire una condizione di giusto equilibrio fra le istanze ambientali e le imprescindibili necessità di efficienza della rete, nella consapevolezza che all’innalzamento dei livelli di efficienza e di servizio del sistema autostradale (al fine del superamento delle attuali condizioni di criticità) corrisponde un possibile impatto ambientale delle nuove infrastrutture. A tale riguardo si ricorda che la Regione Liguria, in sede di espressione del parere sul PTC, aveva considerato le indicazioni provinciali come un contributo alla definizione delle possibili soluzioni al problema del Nodo autostradale di Genova.

Stante quanto sin qui richiamato in merito al prevalere della pianificazione negoziata su quella ordinaria, è possibile affermare che il contesto pianificatorio rispetto al quale descrivere i rapporti di coerenza diretta Opera-Piani deve essere precipuamente ricercato negli accordi e nelle intese stipulate a partire dal 2001 sino ad oggi.

Orbene, si è visto come il processo progettuale/decisionale, di cui gli accordi e le intese rappresentano la formalizzazione, possa essere suddiviso in tre distinte sottofasi, tra loro differenti per tema e ruolo rivestito nell’ambito di detto processo.

In breve, la prima sottofase, il cui inizio nominale può essere individuato nell’approvazione del Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche (2001) e che si è conclusa con l’elaborazione del primo progetto preliminare avanzato del nodo stradale ed autostradale di Genova (2004), ha ad oggetto il Nodo stradale ed autostradale di Genova ed il suo ruolo può essere individuato nell’aver costituito un primo momento di collegiale individuazione degli elementi costitutivi l’iniziativa progettuale, soprattutto per quanto attiene la componente stradale del nodo.

Come illustrato, a valle dell’approvazione del citato Primo Programma e della stipula dell’“Intesa Istituzionale Quadro per la realizzazione delle grandi infrastrutture” tra l’allora Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Liguria (6 Marzo 2002), nonché sulla base delle risultanze del tavolo tecnico cui hanno partecipato tutti i soggetti istituzionali e tecnici interessati all’opera, nel 2004 la Società Autostrade per l’Italia ha dato avvio alla progettazione preliminare del Nodo stradale ed autostradale di Genova, comprendente la Gronda di Ponente, il Nodo di San Benigno, l’adeguamento dell’autostrada A7 ed il Tunnel di Rapallo.

Le soluzioni adottate in tale progetto non hanno tuttavia raccolto la condivisione da parte della Regione Liguria e della Provincia e del Comune di Genova, i quali, nella nota congiunta del Dicembre 2005 (prot 1937/P), hanno concordemente sollevato critiche sostanziali in merito agli aspetti tecnico-funzionali ed ambientali del progetto che prevedeva l’attraversamento in sub-alveo del torrente Polcevera. Proprio tale aspetto è stato massimamente all’origine delle osservazioni espresse dai tre citati Enti i quali, come efficacemente riassunto nel “Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed

autostradale di Genova” (27 Febbraio 2006) scaturito da detta nota congiunta, hanno concordato sui «diversi aspetti problematici, in ordine all’impatto territoriale ed ambientale dell’opera ed al costo complessivo della stessa» connessi al progetto preliminare del 2004.

La nota congiunta dei tre Enti territoriali può essere quindi individuata come elemento di inizio della seconda sottofase (2005) il cui termine è rappresentato, anche in questo caso, dall’elaborazione di una proposta progettuale, concretizzatasi nel progetto preliminare avanzato redatto da ASPI nel corso del 2007 e formalmente presentato ad ANAS nel Febbraio 2008.

La cifra attraverso la quale definire questa seconda sottofase, che ha avuto nel “Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova” del Febbraio 2006 il suo documento cardine, è individuabile nel suo discostarsi da quella precedente in ragione del chiaro delinearsi di nuovi temi di concertazione. Se difatti nella prima sottofase i temi di concertazione erano fondamentalmente stati gli obiettivi strategici posti alla base dell’iniziativa progettuale e l’individuazione degli elementi progettuali che ne costituivano parte integrante, in questa seconda sottofase l’ambito di detti temi di concertazione include le soluzioni progettuali di tracciato, di esercizio e di cantierizzazione.

Relativamente alla soluzione progettuale di tracciato, la seconda sottofase costituisce un primo di successivi momenti di condivisione dello schema funzionale e di localizzazione dell’opera, che, originato dall’azione dei tre Enti territoriali, trova espressione nel modello di assetto allegato al Protocollo del Febbraio 2006 e nel successivo progetto che da questo discende.

In coerenza con l’obiettivo progettuale concernente il contenimento degli impatti ambientali e territoriali delle infrastrutture autostradali, la seconda sottofase segna l’introduzione del tema di concertazione della soluzione progettuale di esercizio, attraverso il quale la realizzazione della Gronda di ponente viene legata al modello di esercizio del traffico sulla tratta urbana della A10 esistente. In questa ottica, il Protocollo individua come «fondamentale che la nuova Gronda di ponente venga concepita e progettata per essere primariamente destinata al traffico pesante, allo specifico scopo di dirottare il massimo numero possibile di veicoli che attualmente percorrono la tratta cittadina della A10».

Un analogo approccio contraddistingue infine l’introduzione del terzo nuovo tema di concertazione, quello della soluzione progettuale di cantierizzazione. Anche in questo caso, difatti, il tema è declinato non solo in termini contingenti alla fattibilità dell’opera, quanto anche in forma correlata a temi di rilevanza urbana e territoriale, come per l’appunto la realizzazione del progetto del frontemare delineato nel cosiddetto “Affresco di Piano”. Nell’evolversi degli atti concertativi susseguitisi nel corso della seconda sottofase, il tema della gestione delle terre provenienti dallo scavo delle gallerie è stato difatti sempre più legato a quello della riqualificazione del frontemare (“Protocollo d’Intesa sullo stato di avanzamento della Gronda autostradale di ponente” – Agosto 2006) e segnatamente del «nuovo sito aeroportuale all’esterno della diga foranea attuale» (“Protocollo d’intesa per la nuova viabilità di adduzione ai caselli autostradali” – Febbraio 2007).

Sulla scorta dei temi di concertazione affrontati nella seconda sottofase, qui in parte e brevemente richiamati nei loro aspetti salienti, Autostrade per l’Italia ha redatto, oltre a due studi di fattibilità tecnica relativi all’utilizzo delle terre di scavo per la riqualificazione del frontemare, un secondo progetto preliminare avanzato che, come detto, è stato consegnato ad ANAS nel Febbraio 2008.

Un nuovo documento congiunto dei tre Enti territoriali ha dato inizio, nell’Agosto 2008, alla terza sottofase. Il documento in questione è difatti rappresentato dal nota prot. 288041 del 4 Agosto 2008, inviata da Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova al Ministero Infrastrutture e Trasporti, ANAS ed Autostrade per l’Italia, con la quale si chiedeva sia di affinare la progettazione del tracciato proposto dal Comune, in modo da renderlo comparabile con la soluzione elaborata nel 2007-2008, sia di attivare un «percorso di partecipazione dei territori [...] per il confronto tra le soluzioni alternative di attraversamento della Val Polcevera, per giungere alla approvazione del progetto preliminare».

Proprio il percorso di partecipazione, concretizzatosi nel Dibattito Pubblico svoltosi tra il 1 Febbraio ed il 29 Aprile 2009, può essere indicato come l’elemento distintivo della terza sottofase. Se difatti l’introduzione di nuovi temi di concertazione era stato individuato come il fattore identificativo della seconda sottofase, quello relativo alla terza può essere rintracciato nello svolgimento del Dibattito Pubblico e nel conseguente ampliamento della base di confronto e condivisione del processo progettuale/decisionale.

In merito ai temi affrontati¹⁵⁶, un aspetto rilevante della terza sottofase risiede nella risoluzione dell’iniziale legame posto tra la gestione delle terre di scavo delle gallerie e la riqualificazione del frontemare, dal momento che, già nel documento congiunto dell’Agosto 2008, i tre Enti territoriali avevano confermato il Canale di calma come sito idoneo al conferimento del materiale di risulta.

Se in termini generali l’intero iter progettuale/decisionale qui sintetizzato di per se stesso consente di evidenziare l’esistenza di rapporti di coerenza tra l’opera in progetto e gli obiettivi perseguiti dagli Enti territoriali attraverso gli atti di concertazione, un più puntuale riscontro di tali rapporti emerge dal citato “Protocollo d’intesa per la realizzazione del nodo stradale ed autostradale di Genova” del Febbraio 2010, il quale - come detto - è stato individuato da detti Enti come lo strumento attraverso il quale dare ordine agli accordi già intercorsi.

Entrando nel merito del primo dei temi di concertazione, ossia quello relativo agli obiettivi a livello di politiche che l’iniziativa progettuale deve perseguire (TC.1), il Protocollo del Febbraio 2010, in linea con tutti i precedenti atti, ribadisce che «la realizzazione della Gronda autostradale di Ponente è una delle infrastrutture con alto valore strategico ai fini dello sviluppo della città di Genova, tanto da costituire uno degli elementi centrali della pianificazione del territorio ai vari livelli, regionale, provinciale e comunale».

Il reiterarsi di tale affermazione dà conto di come, al di là di quanto previsto dal Primo programma delle infrastrutture strategiche e dalle sue successive modifiche, i tre Enti territoriali interessati, così come anche la stessa Autorità Portuale di Genova, considerino il Nodo stradale ed autostradale di Genova un’opera ad alto valore strategico ai fini dello sviluppo della città di Genova, circostanza questa che a sua volta consente di evidenziare come l’opera in progetto risulti pienamente coerente con gli obiettivi perseguiti dai suddetti Enti e con le relative politiche di pianificazione territoriale.

¹⁵⁶ Come noto, nel corso del Dibattito Pubblico, i temi che hanno avuto maggiore risalto sono stati quelli relativi alla soluzione progettuale di tracciato, affrontata con riferimento alla scelta tra le cinque proposte alternative di attraversamento della Val Polcevera ed alla definizione di alcune specifiche situazioni (Vesima, Voltri, attraversamento delle vallette in sinistra Polcevera), ed alle soluzioni progettuali di cantierizzazione, analizzate rispetto agli aspetti tradizionali ed a quelli della gestione delle terre di scavo delle gallerie.

Tale conclusione, che nella formulazione datane dal Protocollo del Febbraio 2010 trova un più nitido e sintetico presupposto, scaturisce anche dall'esame del variegato insieme degli strumenti pianificatori indagati, a partire dal Piano territoriale di coordinamento dell'Area Centrale Ligure (PTC-ACL), che individua «*la riorganizzazione del sistema autostradale/nuovi tracciati di gronda per la separazione dei flussi di attraversamento dai flussi interni all'area metropolitana*» tra gli indirizzi di Piano volti a potenziare le connessioni esterne, al progetto preliminare del nuovo PUC 2010 che colloca la «*riorganizzazione del nodo autostradale e realizzazione della gronda di ponente*»¹⁵⁷ tra i contenuti strategici relativi all'obiettivo invariabile A1 "Potenziamento delle infrastrutture di relazione Nord-Sud ed Est-Ovest".

Per quanto attiene gli obiettivi specifici che devono guidare la redazione del progetto (TC.2) e la conseguente soluzione progettuale di tracciato (TC.4), il Protocollo d'Intesa del Febbraio 2010 contiene due affermazioni fondamentali ai fini del riconoscimento dei rapporti di coerenza allorquando, con riferimento alla *proposta presentata da Autostrade per l'Italia nel Maggio 2009 sulla scorta delle risultanze del Dibattito Pubblico e dei connessi approfondimenti progettuali*, considera che detta proposta rappresenta la «*soluzione che meglio interpreta le esigenze espresse dagli Enti e dai cittadini per minimizzare l'impatto ambientale sul sistema insediativo della vallata pur garantendo le necessarie condizioni in termini di performance trasportistiche e di realizzabilità tecnico-costruttiva*»¹⁵⁸ e conviene che la succitata proposta del Maggio 2009 «*costituisce lo schema funzionale e di localizzazione dell'opera*»¹⁵⁹.

Assunto che, in osservanza dell'impegno assunto da ANAS in sede di stipula del Protocollo del Febbraio 2010, il progetto definitivo cui è riferito il presente Studio di impatto ambientale è stato sviluppato nello scrupoloso rispetto della configurazione rappresentata nel Maggio 2009, risulta possibile affermare che detto progetto presenta sostanziali rapporti di coerenza con il succitato atto di pianificazione negoziata anche sotto il profilo degli obiettivi di progettazione e della soluzione progettuale di tracciato.

In sintesi, è possibile affermare che il rapporto Opera-Piani sotto il profilo delle "coerenze dirette" considera tre livelli di coerenze:

- Coerenze di livello programmatico rispetto all'iniziativa progettuale, in quanto il progetto del Nodo stradale ed autostradale, oltre ad essere "ope legis" inserito nel novero delle opere strategiche e di preminente interesse nazionale al fine della modernizzazione e dello sviluppo del Paese, è considerato tale anche da tutti i più recenti atti sottoscritti dai tre Enti territoriali interessati;
- Coerenze di livello programmatico relativamente agli obiettivi progettuali, in ragione del fatto che il progetto oggetto del presente Studio costituisce il consequenziale avanzamento progettuale della soluzione elaborata sulla scorta delle risultanze del Dibattito Pubblico;
- Coerenze di livello progettuale, dal momento che il progetto in esame è stato redatto nella piena adesione dello schema funzionale e di localizzazione dell'opera sul quale hanno convenuto Regione Liguria, Provincia di Genova e Comune di Genova.

¹⁵⁷ Documento degli Obiettivi, "Obiettivi del Piano Urbanistico Comunale" pag. 6

¹⁵⁸ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, pag. 6

¹⁵⁹ Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, pag. 8

Tale triplice livello di coerenza, oltre a rappresentare un singolare esempio di sintonia tra gli Enti territoriali, manifesta la rilevanza del rapporto Opera-Piani che nel caso in esame consente di poter affermare l'intima coerenza con la visione del futuro che Regione, Provincia e Comune posseggono dei rispettivi territori.

7.2 COERENZE INDIRETTE

7.2.1 Le famiglie di obiettivi

Assunta la possibilità di rintracciare rapporti di "coerenza diretta" dell'opera in progetto, intesa nella duplice accezione di iniziativa e di soluzione progettuale, rispettivamente con il sistema degli obiettivi e con le previsioni a valenza progettuale aventi nel loro insieme ad oggetto l'assetto della rete viaria primaria e principale, la ricostruzione dei rapporti Opera-Piani trova completamento nell'individuazione delle "coerenze indirette", già in precedenza definite come quei rapporti di coerenza che si configurano allorquando l'opera in progetto concorre al perseguimento di obiettivi ad essa riconducibili per l'appunto solo indirettamente.

In questa ottica i documenti di pianificazione precedentemente descritti sono stati analizzati in funzione di tre famiglie così individuate:

- A. sviluppo delle comunicazioni, in termini sia di connessione ai grandi assi strategici di mobilità che collegano l'Europa occidentale a quella orientale, sia dei collegamenti di scala metropolitana ed urbana;
- B. sostegno allo sviluppo economico, sia in termini generali che di supporto al consolidamento del ruolo strategico rivestito dal Porto di Genova;
- C. miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni, nella molteplice accezione di incremento dei livelli di qualità ambientale, quale esito della riduzione dei fattori di pressioni determinati in particolar modo dal traffico veicolare, e di riqualificazione urbana.

Posto che tali famiglie di obiettivi sono, per la loro stessa natura, interconnesse e che di conseguenza qualsiasi tentativo di schematizzazione è destinato a scontare delle semplificazioni talvolta lesive delle reciprocità intercorrenti, si è comunque deciso di conservare tale schematizzazione al fine di offrire una sintesi delle varie declinazioni che di dette famiglie di obiettivi danno gli atti di pianificazione illustrati nei precedenti capitoli.

7.2.2 Sviluppo dei collegamenti

Preliminarmente alla trattazione del tema relativo allo sviluppo dei collegamenti, si ritiene necessario chiarire le motivazioni che hanno indotto ad includere tale tema tra gli obiettivi rispetto ai quali è possibile rilevare rapporti di coerenza di tipo indiretto.

In breve, le ragioni che hanno indotto a tale scelta risiedono nella volontà di evidenziare le differenze intercorrenti tra i casi in cui i documenti di pianificazione indagati pongano esplicitamente la realizzazione del Nodo di Genova all'interno del proprio sistema di obiettivi e quelli in cui tali obiettivi siano prospettati in termini più generali, per l'appunto di sviluppo dei collegamenti, soddisfacimento della domanda di mobilità, superamento del deficit infrastrutturale.

Appare evidente come nel caso in esame tale distinzione possa apparire capziosa, dal momento che, stante la sua centralità, l'obiettivo della realizzazione del Nodo di Genova e

quello dello sviluppo dei collegamenti possono essere intesi l'uno come la diretta conseguenza dell'altro.

Ancorché quindi il rapporto tra Opera in progetto e sviluppo dei collegamenti possa a pieno titolo essere rubricato tra le coerenze dirette, si è tuttavia ritenuto utile mantenere distinti i due livelli, al fine di dare maggiore risalto ai riferimenti diretti all'iniziativa progettuale relativa alla realizzazione del Nodo di Genova.

In un contesto naturalmente vocato al ruolo di cerniera tra traffici internazionali, quale per l'appunto è quello ligure, il tema dello sviluppo dei collegamenti risulta pressoché una invariante degli strumenti appartenenti sia alla pianificazione ordinaria che a quella negoziata.

A livello regionale tale obiettivo è difatti rintracciabile nel *Piano Territoriale di Coordinamento dell'Area Centrale Ligure*, laddove esso pone tra i suoi obiettivi il potenziare le reti dei trasporti e delle comunicazioni, nonché, declinato a scala metropolitana ed urbana, nel *Piano Territoriale di Coordinamento della Costa*, che difatti persegue il potenziamento delle connessioni esterne.

Ad analoghe conclusioni giunge anche il *Piano Territoriale di Coordinamento provinciale*, che riconosce tra gli obiettivi pertinenti all'azione provinciale quello relativo all'organizzazione ed adeguamento del sistema per la mobilità e la logistica e che con riferimento a detto obiettivo pone quale necessità quella di «conseguire un razionale disegno del sistema aggiornando le caratteristiche dei nodi e delle aste, creando gerarchie funzionali tra i vari livelli e liberando le infrastrutture esistenti da sovrapposizioni funzionali che causano crisi articolate».

Come ovvio, il tema dello sviluppo dei collegamenti riveste un ruolo centrale nella pianificazione negoziata, a partire dall'*Intesa Istituzionale Quadro* del Marzo 2002 che difatti arriva all'individuazione del complesso delle infrastrutture strategiche muovendo dal riconoscimento della necessità di risolvere il «grave deficit di infrastrutture per i collegamenti e la mobilità interna, in particolare di tipo trasversale, tra l'arco costiero ed il versante padano».

In tale ottica l'Intesa individua quali obiettivi quelli di raccordare a rete il territorio ligure con l'intero Paese e con l'Europa e di «assicurare una offerta di mobilità del corridoio Tirrenico-Nord Europeo».

7.2.3 Sostegno allo sviluppo economico

L'esistenza di uno stretto legame tra realizzazione del Nodo di Genova e potenziamento dell'offerta infrastrutturale viaria, da un lato, e consolidamento del ruolo assunto dal Porto di Genova all'interno del sistema delle relazioni di livello internazionale, dall'altro, è ribadita da numerosi dei documenti di pianificazione descritti nei precedenti capitoli.

Assunto quindi il carattere pressoché generalizzato dei riferimenti a tale legame, gli atti in cui è possibile trovarne una più chiara ed approfondita trattazione sono rappresentati dalla maggior parte delle intese e dei protocolli firmati dal 2001 ad oggi e dal progetto del PUC 2010.

Per quanto attiene la pianificazione negoziata, il tema in oggetto trova la sua prima formulazione nell'*Intesa Istituzionale Quadro* del Marzo 2002, laddove il riconoscimento del preminente interesse nazionale avviene sulla base del riconoscimento del «rilievo sociale ed economico» del deficit infrastrutturale ravvisato dalla stessa Intesa.

Una ancor più stringente affermazione della relazione Nodo - Sviluppo del Porto è presente nell'*Intesa Generale Quadro* del Gennaio 2003, significativamente firmata dalla stessa Autorità Portuale, tra i cui obiettivi è difatti riportato quello di «costruire un adeguato collegamento del Porto di Genova alla rete autostradale nazionale ed internazionale attraverso la realizzazione di una nuova carreggiata della A7 tra Genova Ovest e Serravalle e del relativo collegamento con il porto e con la città».

Assunto che, come chiarito dal suo stesso titolo, l'oggetto di detta Intesa è rappresentato dalla definizione della componente stradale del Nodo, appare chiaro il contributo da essa fornito nella definizione del rapporto intercorrente tra Nodo e Porto, specificando con ciò quanto in termini più generali era affermato nell'*Intesa Istituzionale Quadro*.

Infine, un ancor più esplicito riferimento alla rilevanza delle relazioni Nodo-Porto è contenuto nel *Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto e della città*, firmato nel Marzo 2007.

Anche in questo caso lo stesso titolo dell'atto è essenziale al fine di capire le logiche sulla cui base si fondano gli accordi da questo ratificati. Infatti, l'esplicito riferimento allo sviluppo del porto e della città portuale presente nel titolo del protocollo ed il fatto stesso che al suo interno vi sia contenuto un diretto riferimento al Nodo di Genova danno conto dello stretto legame che Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova, Autorità Portuale ed organizzazioni produttive e sociali hanno individuato tra detti due termini.

Nello specifico, il citato Protocollo muove da due presupposti che appare opportuno richiamare. Il primo si sostanzia nell'affermazione secondo la quale «il tema del rapporto tra pianificazione portuale e pianificazione urbanistica e territoriale costituisce nel contesto socio-economico ligure uno dei nodi fondamentali che le politiche di sviluppo debbono avere la capacità di affrontare e risolvere»; il secondo risiede nell'affermazione che «la efficienza complessiva del sistema territoriale ed infrastrutturale, oltre a garantire un positivo impatto ambientale, rappresenta pertanto l'elemento fondamentale, insieme alla indispensabile funzionalità interna del porto, in una logica di integrazione regionale ed interregionale, per poter competere efficacemente a livello internazionale».

Muovendo da tali presupposti, il Protocollo afferma che «lo sviluppo ulteriore del Porto di Genova, con un obiettivo di 6 milioni di Teus, richiede una programmazione della offerta portuale e infrastrutturale coerente e compatibile con la domanda espressa dal suo mercato di riferimento, [nella quale] devono trovare collocazione le grandi opere ferroviarie, stradali ed autostradali, le cui priorità sono rappresentate dal Terzo Valico ferroviario e dalla Gronda autostradale genovese, da realizzarsi in modo temporalmente coordinato con i programmi di attuazione delle opere portuali nel pieno rispetto dei principi di sostenibilità ambientale».

In sintesi, è quindi possibile affermare che il Protocollo del Marzo 2007 definisce con estrema chiarezza le relazioni intercorrenti tra Porto e Nodo, e, di conseguenza, consente di prospettare l'esistenza di rapporti di coerenza tra gli obiettivi della pianificazione e l'opera in progetto, in quanto lega strettamente l'obiettivo dello sviluppo portuale, concretizzato nel raggiungimento dei 6 milioni di Teus, all'esistenza di un'offerta

infrastrutturale che, per essere coerente e compatibile con la domanda espressa, deve assicurare adeguati livelli di accessibilità e che deve comprendere «le grandi opere ferroviarie, stradali ed autostradali, ... ».

Analoga impostazione, ancorché non suffragata da cifre, è possibile riscontrare nel *PUC 2010* allorquando, nell'ambito dell'obiettivo invariabile A3 "Incremento della competitività del Porto di Genova a livello europeo", la proposta di Piano individua tra i progetti in corso coerenti con tale obiettivo la «Gronda autostradale di ponente».

A margine della presenta trattazione giova evidenziare come sia il Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto e della città che la proposta di PUC 2010, nell'individuare gli interventi infrastrutturali volti a consolidare/rafforzare il ruolo del porto di Genova nello scenario internazionale, prendano in considerazione non solo il Nodo stradale ed autostradale, ma anche altri grandi opere attinenti al sistema del ferro, quali il Terzo Valico o la riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova, a riconferma di come detto obiettivo sia ritenuto perseguibile attraverso una complessa azione di infrastrutturazione che veda il concorso di tutte le modalità di trasporto.

7.2.4 Miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni

Anche il tema delle relazioni intercorrenti tra Nodo di Genova e miglioramento di vita delle popolazioni trova ampi riferimenti all'interno della pianificazione negoziata.

Riferimenti a detto tema sono difatti riscontrabili nell'*Intesa Istituzione Quadro* (Marzo 2002) che difatti tra gli obiettivi posti alla base dell'individuazione delle infrastrutture di preminente interesse nazionale pone il contenimento dei fattori di pressione determinati dai rilevanti volumi di traffico che interessano il territorio ligure.

Ancorché riferita agli obiettivi da assumere nella progettazione del Nodo di Genova, analoga impostazione è riscontrabile nel *Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova* del Febbraio 2006, allorquando si afferma che «le infrastrutture suddette dovranno rispettare le esigenze funzionali della città di Genova, del suo porto e della intera Liguria, ed al tempo stesso dovranno essere caratterizzate da un impatto territoriale ed ambientale il più possibile contenuti».

Un ulteriore riferimento alla valenza ambientale del Nodo di Genova, ossia al beneficio da questo indotto, risiede nella possibilità che «la nuova Gronda di ponente venga concepita e progettata per essere primariamente destinata al traffico pesante, allo scopo specifico di dirottare il massimo numero possibile di veicoli che attualmente percorrono la tratta cittadina della A10». In questa ottica difatti, «le Parti convengono sulla opportunità di prevedere la possibilità di introdurre [sulla tratta cittadina della A10] uno specifico divieto di transito ai mezzi pesanti».

7.3 RAPPORTI DI CONFORMITÀ

7.3.1 I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla pianificazione locale

Per quanto attiene i rapporti con il regime di trasformazione ed uso dei suoli definito dal PUC - Variante 2009, occorre in primo luogo evidenziare come le zone omogenee interessate dall'opera in progetto non comprendano i tessuti storici (Zona A) e quelli urbani (Zona B), quanto esclusivamente i tessuti produttivi (zona D) e quelli agricoli (Zona E), articolati nelle loro diverse sottozone. Si evidenziano inoltre due soli casi in cui l'opera

interessa zone destinate a servizi, segnatamente in corrispondenza del Viadotto Leiro Est (sottozona FFc) e del Viadotto Genova (sottozona FF).

A tale riguardo, così come per tutte le altre interferenze nel seguito evidenziate, occorre considerare che, stanti le caratteristiche infrastrutturali dell'opera, nella maggior parte dei casi dette interferenze si sostanziano in attraversamenti in viadotto e che pertanto la modificazione del regime d'uso dei suoli è da intendersi limitatamente alle aree di localizzazione delle pile di detti viadotti.

7.3.2 I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla disciplina di tutela

7.3.2.1 La disciplina di tutela dei beni culturali e paesaggistici

Entrando nel merito dei beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del DLgs 42/2004, l'unico direttamente interessato dall'opera in progetto è Palazzo Pareto (Codice Monumentale 02 - 013) il quale, come più diffusamente argomentato nel Quadro programmatico dello SIA del Progetto di Cantierizzazione, "versa in uno stato di forte degrado, a seguito del suo utilizzo a magazzino e del successivo abbandono, e di profonda trasformazione del contesto ad opera degli insediamenti industriali sorti all'intorno". Si evidenzia inoltre che la soluzione progettuale adottata discende dalla selezione delle alternative di attraversamento della Val Polcevera poste a confronto nel corso del Dibattito Pubblico.

Per quanto invece attiene il Cimitero del Leira, altro bene vincolato, l'interferenza evidenziata è limitata allo scavalco dell'area in questione da parte dei viadotti Leiro Est ed Ovest e quindi, sotto il profilo normativo, è possibile affermare il suo non configurarsi come vicolo.

Relativamente ai beni paesaggistici di cui all'articolo 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico", si è detto come le uniche interferenze riguardino i "Terreni presso Villa Brignole Sale" e le "Aree soprastanti il piazzale Belvedere".

Nel primo caso, l'interferenza riguarda una porzione marginale dell'area tutelata, prossima agli attuali viadotti e gallerie autostradali, ed è limitata all'imbocco della Galleria delle Grazie e ad una modesta porzione dell'ampliamento del viadotto Leiro esistente. Posto che, trattandosi di un'interferenza determinata dalle attività di realizzazione delle infrastrutture autostradali, in ragione dell'impianto metodologico assunto, una più ampia trattazione è stata condotta nel Quadro programmatico dello SIA del Progetto di Cantierizzazione; occorre comunque ricordare che la scelta di assetto infrastrutturale all'origine di detta interferenza è stata operata in sede di Dibattito Pubblico.

Nel caso delle aree soprastanti il piazzale Belvedere, l'area vincolata consiste in un vasto ambito, allo stato attuale per buona parte interessato da tessuti edilizi compatti e consolidati, nonché dal tracciato autostradale e dal piazzale del casello di esazione di Genova Ovest, all'interno del quale ricadono gli imbocchi delle gallerie di progetto Granarolo e Moro 1. Il contesto all'interno del quale detti interventi si collocano risulta, pertanto, del tutto differente da quello oggetto della dichiarazione di notevole interesse pubblico, di cui al decreto ministeriale del 11 Dicembre 1956, così come evidenziato dallo stralcio cartografico precedentemente riportato (cfr. Figura 6-2).

7.3.2.2 La disciplina di tutela delle aree di interesse ambientale

Per quanto riguarda le aree di interesse ambientale e più in generale quelle del sistema del verde, sulla scorta delle analisi del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia

di Genova – Variante del Sistema del Verde, del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico – Variante di salvaguardia della fascia costiera, nonché del Piano Urbanistico Comunale - Variante 2009, è possibile affermare che non si rilevano interferenze ad eccezione di quella riguardante il Parco urbano Villa Duchessa di Galliera, ricadente peraltro nell'area della Villa Brignole Sale, come detto, già soggetta a vincolo paesaggistico.

Nei tre succitati strumenti pianificatori, l'area in questione è difatti classificata nei seguenti termini:

Strumento pianificatorio	Classificazione
PTCP – Variante di salvaguardia della fascia costiera	“Aree urbane: parchi urbani” (PU)
PTC – Variante del Sistema del verde	“Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati” (PU) – cod. 1.3 PU.01
PUC – Variante 2009	“FUa - Parchi urbani - ambito soggetto a controllo ambientale”

Relativamente al regime normativo, ai sensi dell'articolo 11 delle Norme della Variante del Sistema del verde, «per le aree del Sistema del verde di cui al comma 3, lett. a.1- i Parchi urbani del PTCP – PU, la disciplina dell'art. 36 delle Norme di Attuazione dello stesso piano paesaggistico è integrata con le specificazioni indicate nelle “Schede delle aree del Sistema del Verde”, di cui al comma 5, che, per ciascun parco urbano, sulla base delle caratteristiche peculiari, fornisce direttive in merito all'ammissibilità dell'inserimento delle funzioni consentite al comma 4, del medesimo art. 36.»

Come già illustrato, ai sensi del succitato art. 36, i parchi urbani «sono assoggettati al regime normativo della Conservazione» e, conseguentemente, assunto quale obiettivo quello di «conservare quegli elementi della struttura urbana che maggiormente concorrono a determinarne la qualificazione paesistico-ambientale, [...] devono pertanto essere rigorosamente conservate le caratteristiche peculiari della zona per quanto concerne gli aspetti vegetazionali, la consistenza dell'edificato e i caratteri architettonici degli edifici storicamente legati alla genesi del parco, nonché l'organizzazione complessiva dell'insieme anche nei suoi rapporti visivi con l'intorno».

Le soprarichiamate disposizioni sono inoltre integrate con quelle concernenti il «divieto all'abbattimento della alberatura di alto fusto e l'obbligo di realizzare, unitamente alla esecuzione degli interventi edilizi consentiti, un consistente miglioramento, quantitativo e qualitativo, dell'assetto vegetazionale e morfologico delle aree interessate dagli interventi stessi»¹⁶⁰. Con particolare riguardo al tema dell'abbattimento dell'alberature, letto peraltro sempre in connessione alla realizzazione di interventi ammessi dalla disciplina comunale, la nuova normativa di Piano stabilisce che «deve essere previsto in via preferenziale lo spostamento delle stesse o, in sub ordine, la sostituzione con esemplari della stessa specie o con specie indicate dalla disciplina dell'Assetto Vegetazionale del PTCP e di dimensioni congruenti a quelle esistenti».

Entrando invece nel merito della disciplina espressamente prevista dalla Scheda PU.01, questa stabilisce che «in ragione dei rilevanti valori vegetazionali presenti e dei caratteri complessivi dell'area nonché del compiuto grado di strutturazione, connotati da unicità ed

irriproducibilità, se non con sostanziale alterazione dei valori stessi e della loro immagine d'insieme, non sussistono i requisiti per sostenere l'introduzione di elementi e/o funzioni modificativi o innovativi; non è da ritenersi, pertanto, praticabile l'inserimento di parcheggi all'interno dell'area stessa».

In relazione al regime normativo fissato dalla Variante del PUC, come detto, negli ambiti FUa, «determinati in base alla presenza di rilevanti valori storico ambientali, gli interventi ammessi devono conformarsi alle norme progettuali della sottozona AV»¹⁶¹.

Tra le diverse disposizioni dettate per detto ambito quelle che, nella economia della presente trattazione, si ritiene utile richiamare riguardano le funzioni ammesse e le norme progettuali per la sistemazione degli spazi liberi. In merito al primo aspetto, la normativa di Piano, ribadita nel parco pubblico la funzione caratterizzante, ne prevede altre, tutte a supporto funzionale del parco o di tipo agricolo e forestale. Per quanto attiene le norme progettuali per la sistemazione degli spazi aperti, queste attengono la scelta delle specie vegetali che deve perseguire l'obiettivo di conservare e restaurare l'assetto del suolo, della partizione agraria e della vegetazione preesistente.

Relativamente alle aree naturali protette propriamente dette, nessuna di queste risulta interessata dai tracciati autostradali in progetto.

Per quanto infine attiene le aree della Rete Natura 2000, assunto un ambito di studio avente larghezza complessiva pari a dieci chilometri, è emerso che nessuno dei tratti in cui l'opera in progetto corre in superficie risulta interessare dette aree; infatti, sono state riscontrate una situazione di adiacenza, in corrispondenza del SIC IT1331402 “Beigua – Monte Dente – Gargassa – Pavaglione” relativamente al Viadotto Vesima Ovest ed all'imbocco della Galleria Borgonuovo Ovest lato SV (l'estensione del tratto in adiacenza ammonta a circa ottanta metri), ed una situazione di prossimità al SIC “Praglia – Pracaban – Monte Leco – Punta Martin” (IT1331501), in corrispondenza dei viadotti Varenna Est ed Ovest e degli imbocchi delle gallerie Amandola Est ed Ovest lato GE (la distanza dal margine del SIC è pari a circa cento metri).

Nei restanti casi evidenziati l'opera in progetto interessa dette aree in corrispondenza di tratti in sotterraneo oppure si trova ad una distanza di circa 2.500 metri da esse.

Analogamente dicasi per l'unica ZPS presente entro l'ambito di studio, rispetto alla quale l'opera in progetto si trova in una situazione di adiacenza per un'estensione limitata a meno di cento metri.

Sulla scorta di tali considerazioni, così come previsto dal DPR 120/2003, di modifica del precedente DPR 357/97, è stata redatta l'analisi di incidenza (cfr. MAM-SVI-001-R).

¹⁶⁰ Piano Territoriale di Coordinamento provinciale – Variante del Sistema del verde, art. 11 riformulato (sostituisce integralmente l'art. 11 vigente)

¹⁶¹ PUC Variante 2009, Norme di attuazione art. FU8) Sottozona FU: Ambiti speciali