



*Ministero dell'Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 11025] Nodo stradale e autostradale di Genova. Adeguamento del sistema A7-A10-A12 - Interconnessione tra l'A e l'A12 - Ambito Torbella: modifica della configurazione di cantierizzazione.  
Nota tecnica.**

### **Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota acquisita al prot. MASE-12996 in data 24/01/2024, Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto “*Nodo autostradale di Genova. Adeguamento del sistema A7-A10-A12 - Interconnessione tra l'A e l'A12 - Ambito Torbella: modifica della configurazione di cantierizzazione*”.

Su richiesta del proponente, in data 24 febbraio 2024, si è tenuto un incontro tecnico con la Commissione VIA-VAS, al quale ha partecipato anche questa Direzione. In tale incontro la Società ha illustrato alcune proposte di soluzioni migliorative, modifiche tecniche di dettaglio e attività sperimentali a supporto del progetto, tra cui anche la proposta progettuale oggetto della presente Valutazione Preliminare.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

L'intervento in valutazione si configura come modifica del progetto “*Nodo stradale e autostradale di Genova. Adeguamento del sistema A7-A10-A12*” e rientra nella tipologia elencata all'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto 18 “*ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato*”.

Il progetto “*Nodo stradale e autostradale di Genova. Adeguamento del sistema A7-A10-A12*” è stato sottoposto a Valutazione di impatto ambientale ex art. 23 del D. Lgs.152/2006, conclusasi positivamente con prescrizioni con D.M. 28 del 23/01/2014, successivamente modificato e integrato con D.M. 82 del 2/04/2019 in relazione a durata e termine di validità del decreto, estesa fino all'anno 2026.

La Società afferma che gli interventi oggetto di Valutazione Preliminare prevedono modifiche puntuali e non sostanziali alla cantierizzazione nell'ambito di Torbella, al fine di ridurre l'impatto della mobilità dei mezzi pesanti, necessaria al processo di costruzione dell'infrastruttura, sull'esercizio autostradale, ottenendo anche un aumento della sicurezza sulla circolazione.

## Analisi e valutazioni

L'area di cantiere in oggetto è localizzata nel territorio del Comune di Genova, in un contesto suburbano. Si colloca tra l'attuale intersezione A7 – A12 e lo svincolo esistente di Genova Est in corrispondenza dell'attraversamento del torrente Torbella (già tombinato) da parte dell'autostrada A12 (località Begato), dove il tracciato della Nuova carreggiata Nord della A7 esce all'aperto e oltrepassa la vallata in rilevato con il nuovo viadotto Torbella, scavalcando le carreggiate della A12 esistenti e innestandosi sul versante a nord mediante due gallerie artificiali.



Figura 1: Individuazione dell'interconnessione di Torbella nell'ambito dell'intero progetto del Nodo stradale e autostradale di Genova. Fonte Lista di controllo.

Nella zona in questione si viene a creare un'area di cantiere piuttosto complessa, poiché il tracciato degli assi principali sia a nord sia a sud dell'incrocio e il tracciato delle rampe di interconnessione si sviluppa perlopiù in galleria. Infatti, sono previsti 5 imbocchi di gallerie sul versante nord e 2 sul versante sud. Pertanto, l'area di cantierizzazione deve garantire sufficienti spazi per la realizzazione dei vari imbocchi, il collegamento tra i due versanti, ma anche il collegamento con le carreggiate dell'A12 esistenti, che verranno utilizzate dai mezzi pesanti sia per l'approvvigionamento dei materiali che per l'allontanamento dei prodotti degli scavi. Perciò, la grande area a servizio della cantierizzazione prevista, denominata CI26, è impostata direttamente sull'autostrada A12 ed è costituita da un rilevato di collegamento (che costituirà in esercizio la piattaforma del nuovo asse stradale A7 in direzione nord) al di sopra di una galleria artificiale a doppia canna che garantisce la continuità delle carreggiate esistenti della A12 durante la fase della costruzione dell'opera.

Nelle immagini a seguire, viene messa a confronto l'area di cantiere analizzata nel progetto sottoposto a V.I.A. e l'area di cantiere con le modifiche oggetto della presente Valutazione Preliminare.

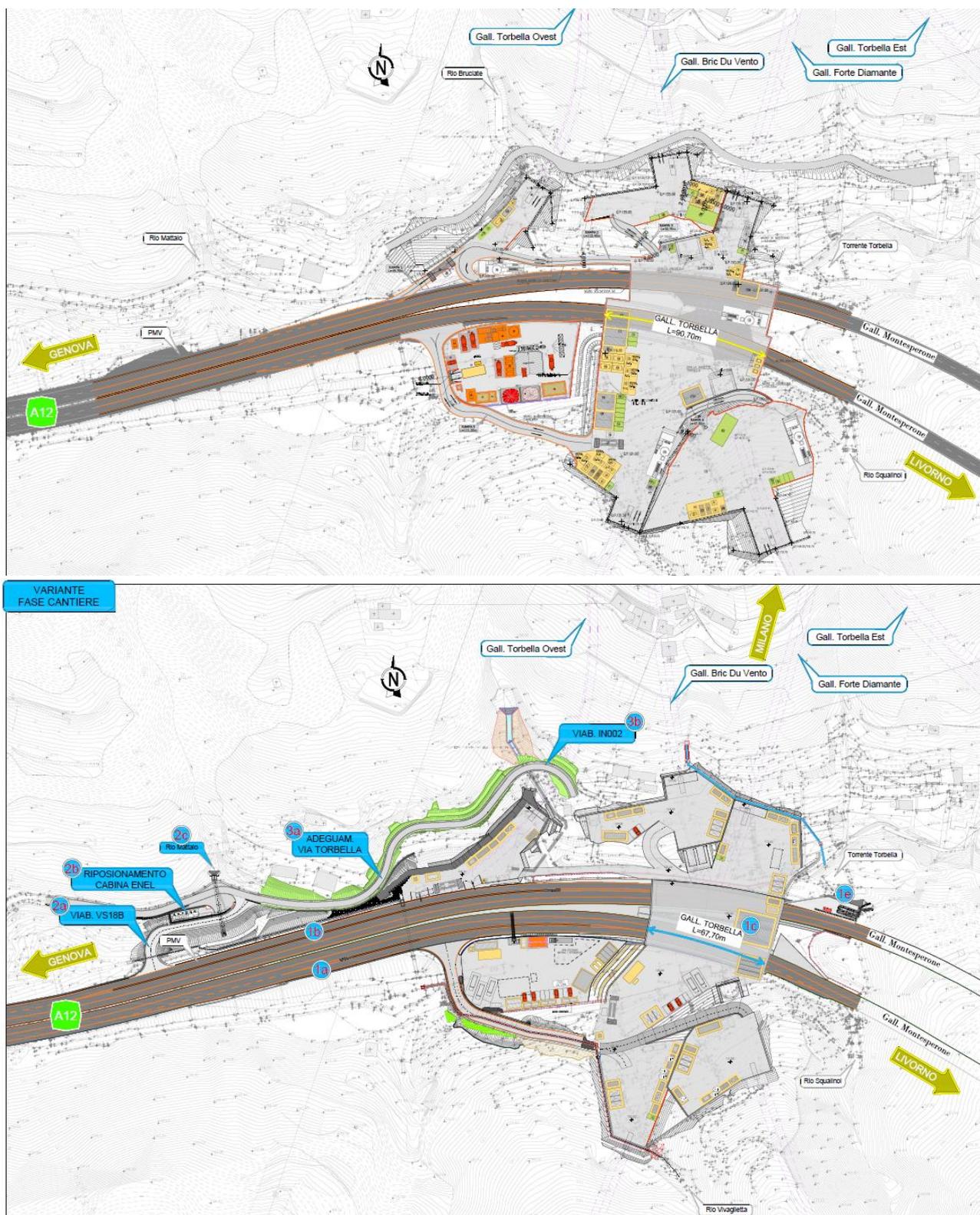


Figura 2: Confronto tra area di cantiere sottoposta a V.I.A. (in alto) e l'area di cantiere con le modifiche oggetto della presente Valutazione Preliminare. Fonte tavola "raffronto tra progetto definitivo e progetto di variante Fase di cantiere" allegata alla Lista di controllo.



Figura 3: Fotosimulazione fase di cantiere in ambito Torbella, progetto in variante proposto, visto da sud/est verso. Fonte "Fotoinserimenti", allegato alla Lista di controllo.

Autostrade per l'Italia S.p.a. afferma che le varianti proposte possono essere raggruppate in tre interventi di seguito descritti, i quali ottimizzeranno il funzionamento di alcuni elementi di collegamento tra l'ambito di cantiere e l'autostrada, individuando un insieme di opere, sia a carattere temporaneo che definitivo, limitando gli effetti indotti dalla fase realizzativa sui livelli di sicurezza e di servizio della circolazione dell'autostrada esistente.

**INTERVENTO 1: CORSIE DI DIVERSIONE/IMMISSIONE DA/PER L'ASSE A12. AGGIORNAMENTO DELLO SCHEMA DI ENTRATA/USCITA PER LA SOLA DURATA DEI LAVORI.**

- 1a) "mini svincolo" in carreggiata Est per consentire l'accesso dalla sede autostradale al piazzale di imbocco lato Milano delle Gallerie M.te Sperone e Granarolo;
- 1b) "mini svincolo" in carreggiata Ovest per consentire l'accesso dalla sede autostradale al piazzale di imbocco lato Genova delle Gallerie Torbella ovest, Bric du Vento e F.te Diamante e da quest'ultima all'imbocco della galleria Torbella est zona dove avverrà l'alesaggio della galleria Monte Sperone esistente.

La Società ricorda che nel progetto approvato l'ingresso e uscita dei veicoli dalle aree di cantiere avvenivano direttamente sulla strada operata dal traffico, destinando l'attuale corsia di emergenza, caratterizzata da una larghezza limitata. Con gli interventi proposti, viene introdotta una fascia laterale di nuova pavimentazione per l'allargamento della attuale corsia d'emergenza, mediante lieve rettifica del bordo stradale esistente dell'autostrada A12, al fine di ricavare sul bordo esterno della piattaforma

una corsia aggiuntiva di servizio e manovra, affiancata alla corrente di traffico principale, debitamente segnalata e delimitata da una barriera di sicurezza in calcestruzzo ancorata sul sottofondo.

Ciò consente di destinare corsie specializzate alle manovre di diversione o immissione dei mezzi d'opera, minimizzando le interferenze con il traffico circolante e riducendo eventuali congestioni,

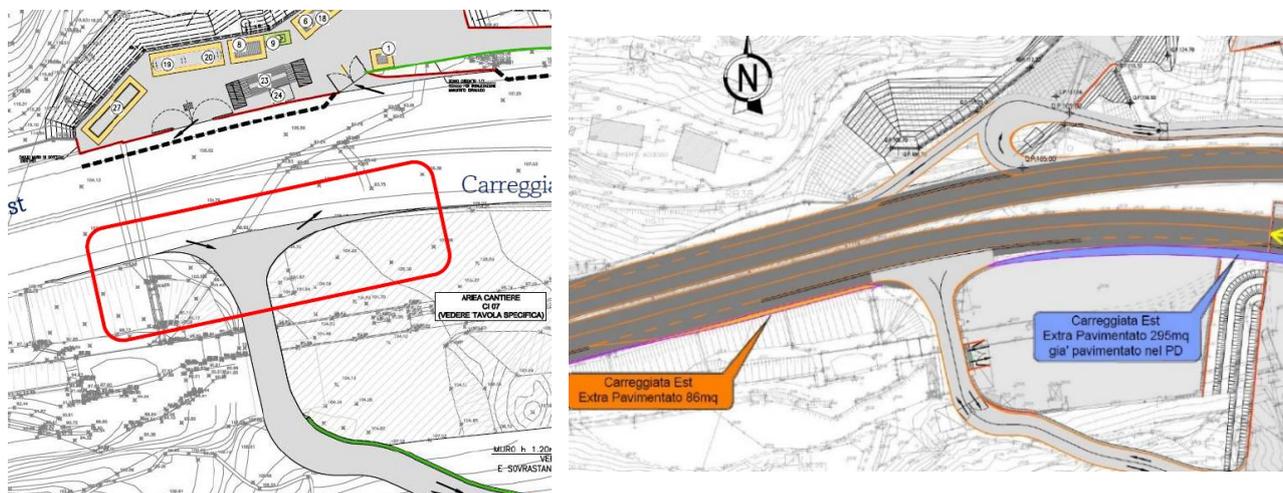


Figura 4: Schema di entrata/uscita in Carreggiata Est: a sinistra schema previsto nel progetto valutato in sede di V.I.A., a destra le varianti oggetto di Valutazione preliminare. Fonte Lista di controllo.



Figura 5: Schema di entrata/uscita in Carreggiata ovest: a sinistra schema previsto nel progetto valutato in sede di V.I.A., a destra le varianti oggetto di Valutazione preliminare. Fonte Lista di controllo.

diminuendo al contempo i potenziali impatti ambientali del traffico legati all'inquinamento acustico ed atmosferico.

Oltre all'ampliamento della piattaforma dell'autostrada per la realizzazione delle nuove corsie di servizio in adiacenza alla sede esistente, è prevista anche la realizzazione di by-pass fra le due carreggiate in corrispondenza dello spartitraffico, funzionali a garantire la massima flessibilità di gestione fra le diverse vie, costituiti da nuovi varchi pavimentati che interrompono la continuità dello spartitraffico centrale in prossimità dell'imbocco Ovest della galleria naturale M.te Sperone.

L'intervento in carreggiata ovest prevede un tratto in allargamento che interferisce con un muro esistente contro terra, di sviluppo complessivo di circa 70 m ed altezza variabile 2,3 – 11,5 m. Si renderà necessario demolire tutte le strutture fuori terra del muro esistente, previa realizzazione di una nuova opera provvisoria di presidio, tramite 3 macchine demolitrici. Al termine di tutti i lavori,

si potrà procedere alla copertura della paratia a protezione della demolizione del muro, ripristinando per quanto possibile le pendenze e ricostruendo il fronte collinare asportato in maniera tale da mitigare l'impatto visivo delle strutture verticali, con un disegno più morbido rispondente ad una struttura più

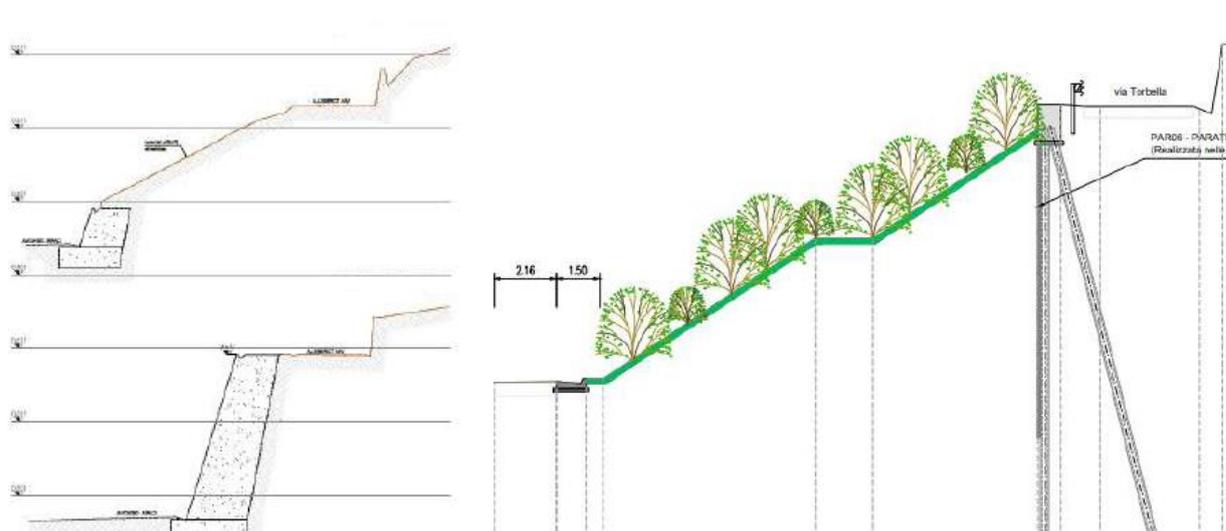


Figura 6: a sinistra: geometria del muro contro terra a gravità non armato posto in aderenza alla carreggiata ovest della piattaforma autostradale A12. A destra: ricostruzione del fronte collinare prevista dal progetto in Valutazione Preliminare.

simile a quella collinare, in linea con le osservazioni formulate dalla Commissione Tecnica VIA-VAS nel parere emesso durante il precedente procedimento di V.I.A.

1c) Modifica della configurazione planimetrica della galleria artificiale Torbella a due fornici a sezione rettangolare (a copertura della A12 esistente)

La Società afferma che, rispetto al progetto approvato, si è proceduto attraverso locali modifiche planimetriche della piattaforma autostradale. La nuova configurazione vede una riduzione dello sviluppo di 11,64 m per la carreggiata direzione ovest e di 22,15 m per la carreggiata direzione est. La modifica è stata dettata dalla necessità di arretrare l'imbocco lato Ovest per consentire l'allargamento e la standardizzazione delle luci interne nette delle due canne.

Le attività costruttive da realizzare rimangono pressoché invariate rispetto al Progetto valutato in sede di V.I.A., ad eccezione di quelle connesse alla modifica della tecnologia delle fondazioni profonde, che prevede la sostituzione dei micropali verticali con pali di medio diametro, maggiormente performanti in termini di resistenza ai carichi inerziali e trasversali agenti sulla galleria. Ad ogni modo, la Società afferma che tale modifica della configurazione planimetrica comporta un risparmio in termini di materie prime.

Dal punto di vista dell'impatto acustico, invece, si rileva una sostanziale coerenza dei valori di pressione acustica attesi già valutati in fase di V.I.A., grazie al potenziamento previsto della barriera fonoassorbente FOA23.

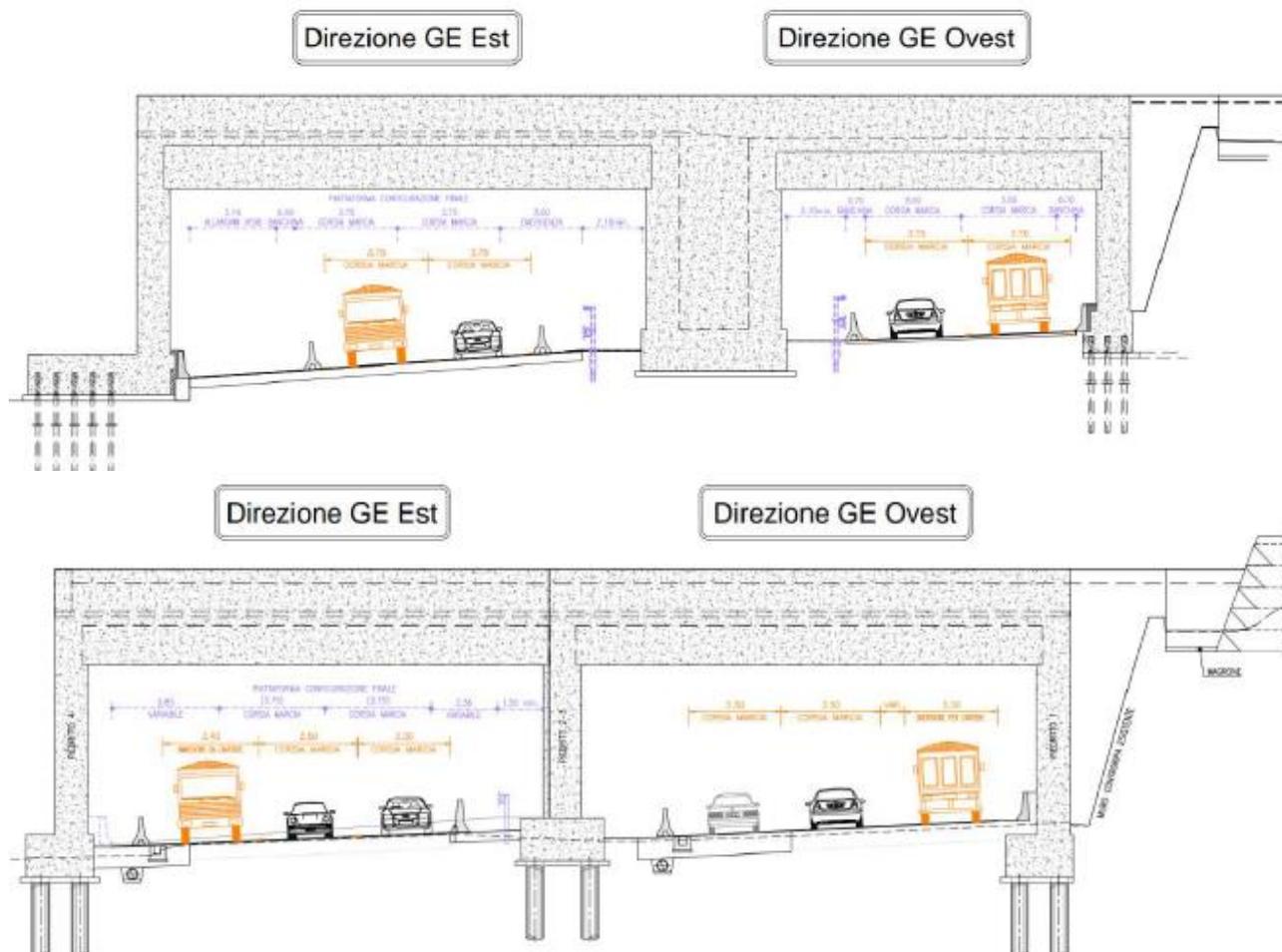


Figura 7: Confronto tra il progetto approvato (in alto) e la proposta di Valutazione Preliminare (in basso). Estratto da Lista di controllo.

#### 1d) Introduzione di un sistema integrato di controllo dei varchi di accesso ai cantieri

Per aumentare la sicurezza della circolazione, Autostrada per l'Italia S.p.a. ha ritenuto opportuno integrare il nuovo lay-out dell'intera area degli svincoli di immissione/diversione con soluzioni impiantistiche in grado di automatizzare le procedure legate al monitoraggio del traffico.

#### 1e) Nuova cabina provvisoria a due piani posta in uscita alla galleria Montesperone esistente, in prossimità della carreggiata in direzione Ovest

Vista l'interferenza dell'esistente cabina elettrica di alimentazione della galleria Montesperone con l'area di cantiere, è prevista la rimozione e la realizzazione di una nuova cabina provvisoria a due piani posta a ridosso dello sbocco della galleria Montesperone esistente in direzione Ovest. Il locale tecnico dovrà essere ubicato temporaneamente in una posizione alternativa rispetto a quella prevista nel precedente progetto a causa dell'interferenza con gli interventi di tipo impiantistico nel frattempo realizzati nell'ambito del Piano Sicurezza Gallerie al fine di adeguare le gallerie Monte Sperone esistenti a quanto prescritto dal D.lgs. 264/2006.

Verrà perciò realizzata una nuova piazzola di servizio di circa 144 m<sup>2</sup> e una nuova rete di drenaggio delle acque di piattaforma. Al termine di tutti i lavori, verrà realizzata la cabina elettrica definitiva CE2.6 già prevista nel progetto approvato.

## INTERVENTO 2: VIABILITÀ DI SERVIZIO VS18: INSERIMENTO DI UNA NUOVA STRADA DI COLLEGAMENTO DENOMINATA VS18B.

La Società dichiara che la nuova viabilità di servizio verrà utilizzata durante i lavori di realizzazione del nuovo sistema autostradale unicamente dal personale autorizzato per l'accesso ad alcune aree di cantiere non raggiungibili direttamente dall'attuale viabilità autostradale e rimarrà al termine dei lavori come viabilità di accesso alle cabine elettriche ed edifici a servizio ubicati nei piazzali d'imbocco.

La nuova viabilità avrà sviluppo pari a circa 120 m e larghezza minima di 4 m e sarà corredata di un muro di sostegno lungo il ciglio di monte, funzionale alla realizzazione del piazzale per la posa del locale tecnico.

Il progetto dell'intervento è finalizzato a concentrare in un unico fabbricato, di modeste dimensioni, dotato di un accesso diretto ed indipendente da via locale aperta al pubblico per la gestione del locale Enel e dall'autostrada per l'accesso dei tecnici del Concessionario impiegati nella manutenzione, tutti i punti di consegna dell'energia da parte dell'Ente Gestore della rete di distribuzione in luogo dei distinti vani tecnici che il progetto sottoposto a V.I.A. poneva in prossimità di ognuno dei portali di imbocco.

Il mantenimento in configurazione definitiva della viabilità di accesso VS18B con la conseguente modifica delle condizioni di deflusso delle acque superficiali ha comportato la necessità di provvedere all'adeguamento dell'interferenza idrografica con il bacino imbrifero del rio Mattalo. L'intervento idraulico prevede la demolizione del tratto di tombino  $\Phi 800$  esistente in attraversamento della via Torbella e la realizzazione di un nuovo tombino scatolare, di sezione minima 1.5 x 2.0 (B x H) m, che parte a monte della via Torbella e si ricollega con l'attraversamento idraulico esistente sotto l'A12. Tale esecutivo di sistemazione idraulica è stato già autorizzato Atto Dirigenziale 2023-AM-2284 dal Settore Difesa Suolo Genova della Regione Liguria.

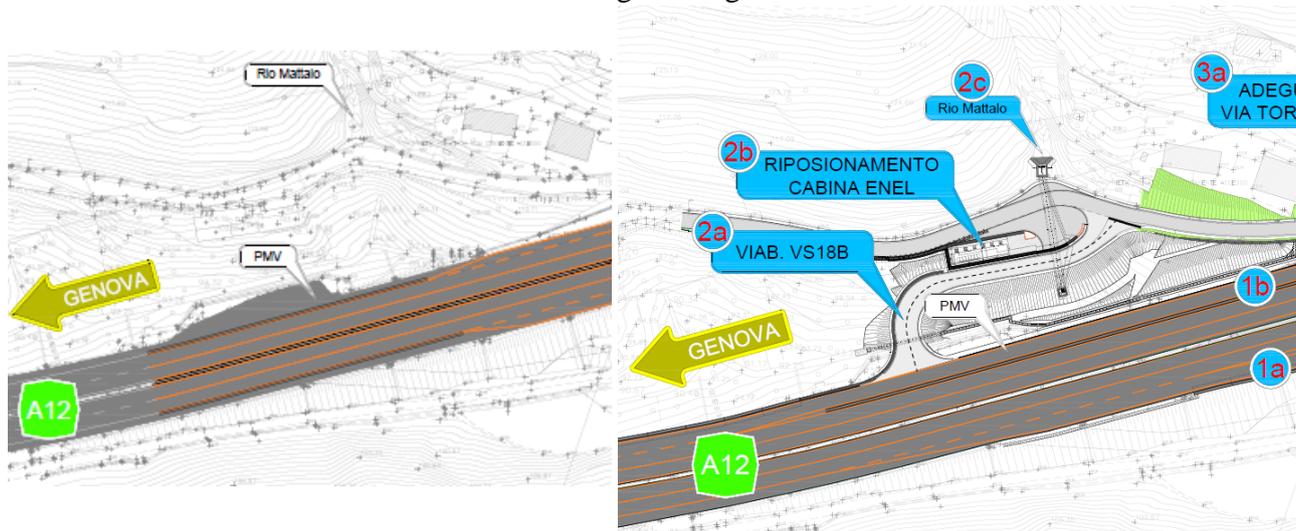


Figura 8: Intervento 2. A sinistra l'area oggetto di intervento da progetto sottoposto a V.I.A.; a destra planimetria dell'intervento sottoposto a Valutazione preliminare. Estratto da "tavola "raffronto tra progetto definitivo e progetto di variante Fase di cantiere" allegata alla Lista di controllo.

### INTERVENTO 3: RICUCITURA DELLE VIABILITÀ LOCALE E DEGLI ACCESSI PER LA MANUTENZIONE DELLE OPERE REALIZZATE (VIABILITÀ IN002).

L'ambito collinare dove si svilupperanno gli imbocchi delle gallerie previste da progetto, lungo il lato settentrionale dell'A12, è percorso dal tracciato della Via Torbella, proveniente da Rivarolo e collegante i piccoli insediamenti abitativi e rurali presenti nell'intorno.

Per consentire un collegamento più agevole tra gli imbocchi posti sul lato settentrionale e, nel contempo, limitare le interferenze con i nuclei abitati sparsi presenti nell'intorno, il progetto valutato in sede di V.I.A prevedeva, prima di procedere alla costruzione dell'opera di sostegno degli imbocchi, la realizzazione di un breve tratto di deviazione di Via Torbella, denominata IN 02, di lunghezza circa 338 metri, decorrente nel tratto inferiore del pendio, che terminava in un piazzale adibito a parcheggio ad uso di alcune residenze isolate, preservate dagli espropri, ubicate lungo il percorso pedonale che da Begato scende al Torbella.

Nella Lista di controllo, Autostrade per l'Italia S.p.a. riassume l'exkursus degli avvenimenti che hanno portato all'acquisizione di questi ultimi fabbricati e terreni attraverso contratti di cessione volontaria.

Pertanto, venendo meno la necessità di garantire la mobilità veicolare nel tratto terminale di via Torbella, la proposta progettuale di variante ne prevede il declassamento a strada a destinazione particolare, da utilizzare per il solo accesso a mezzi autorizzati per fini manutentivi e di emergenza e garantendo di fatto la continuità del camminamento pedonale lungo il Torrente Torbella verso il piccolo borgo di Begato. La Società afferma che la riclassificazione funzionale con la conseguente riduzione della larghezza della carreggiata delle viabilità IN002 ha permesso di ridurre al minimo la superficie sottratta per la realizzazione delle scarpate di contenimento dovute all'acclività del pendio, sostituendo le importanti opere di sostegno degli scavi costituite nel progetto approvato da paratie di micropali rivestite con pannelli prefabbricati con interventi più contenuti, trattati con elementi di ingegneria naturalistica.

La Società afferma che, per tutti e tre i gruppi di intervento, la **gestione delle terre e delle rocce da scavo** verrà svolta in coerenza con il Piano di Utilizzo approvato ed in conformità con le relative prescrizioni rilasciate in sede di V.I.A. La valutazione preliminare dei volumi di terre e rocce da scavo conseguenti alle lavorazioni previste indica una quantità complessiva di 4.100 mc, di cui circa 2.050 mc riutilizzati in sito per reinterri o riempimenti, mentre i restanti mc saranno trasportati al deposito intermedio di Campursone, Genova Est, in attesa di riutilizzo in altre aree di cantiere.

I lavori per gli interventi in oggetto dureranno 730 giorni naturali e consecutivi.

Autostrade per l'Italia S.p.a. prevede che le considerazioni in merito alle risorse utilizzate ed alle emissioni prodotte siano sostanzialmente invariate rispetto al progetto approvato. Si prevede solo una lieve maggior quantità di rifiuti prodotti relativamente alla demolizione del muro, per i quali verrà valutata la possibilità di riutilizzo, ed un lieve e temporaneo aumento delle emissioni acustiche relativamente alla realizzazione dei micropali; tale variazione dovrà essere analizzata nell'ambito di specifico studio acustico per la fase di cantiere da redigersi a cura dell'Appaltatore.

In merito alla **fase di esercizio**, invece, la Società afferma che le modifiche introdotte dalla variante in oggetto non comportano variazioni in termini di aree, risorse, rifiuti, e scarichi e che pertanto la fase di esercizio si ritiene invariata.

A riguardo dell'eventuale interferenza dell'intervento proposto con le aree elencate nella "Lista di controllo" al punto "8. **Aree sensibili e/o vincolate**", il Proponente riporta che gli interventi in oggetto ricadono nelle categorie:

- *"Zone montuose e forestali"* poiché l'area di progetto comprende dei boschi sottoposti a vincolo paesaggistico art.142 D. Lgs. 42/2004, ma le nuove aree interessate sono nella maggior parte dei casi sistemi di arbusteti, la cui struttura, maturità e contiguità con ambienti degradati rendono gli impatti marginali in relazione anche alla temporaneità delle azioni connesse;
- *"Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria"* poiché l'area è ricompresa nell'agglomerato di Genova ai sensi del D.Lgs. 155/2010, avente una situazione critica in merito alla qualità dell'aria;
- *"Zone a forte densità demografica"* poiché il Comune di Genova è a forte densità demografica, ma gli interventi in oggetto si localizzano in contesto suburbano;
- *"Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica"* ad eccezione delle aree boscate, non sono presenti altri elementi;
- *"Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)"* le aree di progetto ricadono in aree sottoposte a tale vincolo;
- *"Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)"* poiché il Comune di Genova ricade in classe sismica 3, bassa pericolosità;
- *"Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)"* poiché gli interventi ricadono nella fascia di rispetto dell'A12 e, per quanto riguarda i corpi idrici, parte degli interventi ricadono nella fascia di inedificabilità assoluta torrente (Torbella e Rio Mattalo), articolata secondo quanto previsto dall'articolo 4 del Regolamento della Regione Liguria 14 luglio 2011, n. 3. Ad ogni modo, la Società afferma che tutti gli interventi in variante sono stati autorizzati dal competente Settore Difesa del Suolo della Regione Liguria.

In merito al punto "9. **Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**" della Lista di controllo, il Proponente dichiara che, rispetto al progetto approvato, l'unica modifica definitiva all'uso del suolo è limitata alla superficie sottesa alla nuova viabilità VS18, di circa 600 mq. Pertanto, gli interventi non comportano variazioni significative rispetto a quelle già valutate in sede di V.I.A. La Società afferma che anche il fabbisogno di materie prime può ritenersi sostanzialmente invariato se rapportato al progetto complessivo. Inoltre, in merito alle terre e rocce da scavo, le modifiche progettuali comportano minime variazioni nella produzione delle quantità prodotte, le quali saranno riutilizzate con le stesse modalità di gestione già previste per il PD approvato in sede di VIA e riportate nel connesso Piano di Utilizzo.

Autostrade per l'Italia S.p.a. afferma che le emissioni prodotte dall'opera in progetto sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso delle fasi di movimentazione delle terre e da emissioni inquinanti prodotte dal traffico veicolare. Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione, compresi quelli connessi alle emissioni polverulente, sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale. La Società sottolinea che le corsie specializzate alle manovre previste dagli interventi in oggetto, permetteranno manovre più rapide e di ridurre eventuali congestioni, riducendo le emissioni.

In merito alle emissioni sonore e luminose, il Proponente dichiara che le modifiche progettuali non comportano variazioni significative in termini di emissioni in fase di cantiere ed esercizio.

Lo stesso è dichiarato per i rischi di contaminazione delle acque: le modifiche progettuali non comportano alcun potenziale nuovo impatto sul sistema di protezione del suolo/sistema idrico rispetto a quanto stimato per il progetto sottoposto a V.I.A.

La Società afferma che in fase di cantiere non è possibile escludere totalmente la possibilità di incidenti che possono coinvolgere i lavoratori o gli utenti dell'autostrada. In ogni caso saranno messi in atto tutti gli accorgimenti, previsionali e gestionali, previsti per legge. Sottolinea, inoltre, che le modifiche proposte risultano essere migliorative in termini di riduzione del rischio di incidenti.

Inoltre, per quanto l'intervento possa interessare aree definite a bosco (Art. 142 lettera g del D.Lgs. 42/2004, e pertanto soggette ad autorizzazione paesaggistica) nonché aree a vincolo idrogeologico, le modifiche presentate non interessano aree protette o di valore ecologico. Rispetto a quanto valutato in sede di V.I.A., le demolizioni delle opere murarie e la sostituzione delle opere di sostegno degli scavi con interventi più contenuti, trattati con elementi di ingegneria naturalistica, comporteranno un miglioramento progettuale con particolare riferimento agli aspetti paesaggistici.

La Società dichiara che l'area di progetto coinvolge i corsi d'acqua Rio Torbella, Rio Mattalo, Rio Bruciate, Rio Squalinoi e Rio Bianchetta e che tutte le opere idrauliche sono state aggiornate e verificate al transito della piena cinquantennale garantendo un franco idraulico minimo di 50 cm raggiunto per i due terzi della luce, portando un effetto positivo sulla prevenzione e mitigazione del rischio idraulico.

Gli effetti del cantiere sul traffico autostradale sono già stati valutati in sede di V.I.A. e, ad opera realizzata, gli interventi in oggetto non determinano modifiche ai livelli di traffico.

Autostrade per l'Italia S.p.a. afferma che l'intervento è ubicato in una zona avente bassa intervisibilità con le aree circostanti residenziali e distante da aree ad alta fruizione pubblica, ad eccezione dell'arteria autostradale stessa e che non si registrano variazioni significative rispetto a quanto valutato in sede di V.I.A. L'intervento non comporterà frammentazioni significative, creazione di aree intercluse o un aumento significativo del grado di antropizzazione dell'area di localizzazione del progetto.

In merito al rapporto con piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo, la Società afferma che gli interventi di ampliamento puntuale dell'infrastruttura esistente non comportano un interessamento di zone aventi un uso programmato del suolo differente da quello infrastrutturale e pertanto non contrasta né confligge con le previsioni urbanistiche evidenziate nel P.U.C., mentre la viabilità di nuova realizzazione è stata collocata in modo contermina rispetto alle aree di imbocco, limitando l'interessamento di zone aventi un uso programmato differente.

Infine, Autostrade per l'Italia S.p.a. sottolinea che, come già affrontato e valutato in sede di V.I.A., alcune delle aree interessate dal progetto ricadono in aree dove si registrano alcuni superamenti dei limiti di qualità dell'aria. Gli interventi proposti, andando a fluidificare il traffico, possono essere considerati migliorativi rispetto a quanto già valutato.

## **Conclusioni**

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, si è tenuto in considerazione che l'intervento in argomento è già stato sottoposto a valutazione degli impatti ambientali nel procedimento di V.I.A. dell'intero progetto "*Nodo stradale e autostradale di Genova. Adeguamento del sistema A7-A10-A12*".

Le modifiche all'area di cantiere per le quali la Società richiede la Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9-bis del D.Lgs. 152/2006 rappresentano variazioni rispetto al progetto già valutato dalla Commissione Tecnica durante il procedimento di V.I.A.

Tali variazioni si caratterizzano come interventi di diversa entità e natura, quali ad esempio allargamenti di sede stradale, opere di ingegneria naturalistica, delocalizzazione dei locali tecnici in un'unica cabina, modifiche a lunghezza e a fondazioni della galleria Torbella.

Inoltre, come accennato in premessa, nel corso dell'incontro promosso da Autostrade per l'Italia S.p.a. e tenutosi in data 24 febbraio 2024, è emerso che la Società è in procinto di sottoporre alla verifica di assoggettabilità alla VIA, un'ulteriore modifica progettuale che va ad insistere direttamente sull'ambito del cantiere Torbella, oggetto della presente valutazione preliminare. Nello specifico è prevista l'eliminazione del tronco di scambio Bolzaneto previsto dal progetto sottoposto a V.I.A., in favore di nuove diramazioni e l'inserimento di un nuovo imbocco di galleria.

Per quanto sopra, si ritiene ragionevole sostenere che non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, condizione questa posta dall'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006, in fase di realizzazione e in fase di esercizio dell'intervento proposto, che vanno esaminati anche in termini di impatti cumulativi tra le modifiche progettuali sottoposte alla Valutazione Preliminare e quelle riguardanti l'eliminazione del tronco di scambio che sarà sottoposto alla Verifica di assoggettabilità alla VIA, in considerazione della stretta correlazione tra i due interventi.

Pertanto, si ritiene necessario lo svolgimento di un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi, attraverso, quantomeno, una unitaria procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Per quanto sopra, il soggetto proponente dovrà provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza, secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

**Il Responsabile del procedimento**  
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

