



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE, URBANISTICA

DIREZIONE GENERALE DEL
DIPARTIMENTO

Genova, 29 LUG. 2014

PG/2014/151533

Risp. nota prot. 4267-06/06/2014

Allegato I

Oggetto: D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i.
Autostrade A7-A10-A12 Progetto nodo
stradale e autostradale di Genova
adeguamento sistema A7-A10-A12. Gronda
di Ponente.
Attivazione procedimento accertamento di
conformità urbanistica.

Al Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Direzione Generale per lo
sviluppo del territorio
la programmazione ed i progetti
Internazionali
Via Nomentana, 2
00161 Roma (RM)

e p.c.

Comune di Genova
Via Garibaldi, 9
16124 Genova (GE)

Società Autostrade per l'Italia
S.p.a.
Via Bergamini, 50
00159 Roma (RM)
(c.a. Ing. Alberto SELLERI)

Dipartimento Ambiente
Sede

Dipartimento Programmi
regionali, Porti, Trasporti, Lavori
Pubblici ed Edilizia
Sede

In riferimento alla nota a margine indicata, con la quale è stato chiesto allo scrivente Dipartimento della Regione Liguria il pronunciamento "in merito all'accertamento della conformità urbanistica delle opere in oggetto indicate alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici e edilizi vigenti nel Comune di Genova, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i." sulla base della documentazione già trasmessa da parte della Società Autostrade per l'Italia S.p.a. con nota n. 7434/EU del 15 aprile 2014, si riferisce quanto segue.

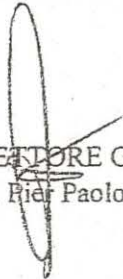
Il vigente Piano Urbanistico del Comune di Genova, approvato con D.P.G.R. n. 44/2000 e confermato con D.G.R. n. 1304/2010, non prevede l'opera infrastrutturale in argomento, giacché si tratta di infrastruttura non rientrante tra le competenze del Comune, sia ai sensi dell'art. 7 della L. 1150/1942, che dell'art. 27 della L.R. 36/1997 e s.m.i., trattandosi, infatti, di infrastruttura viaria riservata alla pianificazione territoriale regionale, ai sensi dell'art. 11 della predetta L.R. 36/1997 e s.m..

A questo riguardo tale infrastruttura risulta prevista, come meglio specificato nell'allegato alla presente nota afferente le verifiche di compatibilità/conformità territoriale, paesaggistica ed urbanistica già svolte da questo Dipartimento nell'ambito del procedimento di VIA e di cui alla nota prot. IN/2011/21964 del 21 settembre 2011, dal vigente P.T.C. dell'Area Centrale Ligure per le infrastrutture e gli insediamenti produttivi, approvato con D.C.R. n. 95 del 31 luglio 1991, ancorché con efficacia di indirizzo, ai sensi dell'art. 5, comma 1, della L.R. 39/1984.

Al fine del procedimento in oggetto indicato, trattandosi di infrastruttura non prevista dal vigente P.U.C. del Comune di Genova, trovano dunque applicazione le disposizioni di cui all'art. 10 del D.P.R. 327/2001.

Si segnala, infine, che nel nuovo Piano urbanistico del Comune di Genova, adottato con D.C.C. n. 92 del 7 dicembre 2011 operante in regime di salvaguardia, il progetto dell'infrastruttura in argomento è stato inserito nella cartografia di Piano, ancorché con mera efficacia di indirizzo.

Distinti saluti


IL DIRETTORE GENERALE
(Arch. Riccardo Tomiolo)



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE, URBANISTICA

DIREZIONE GENERALE DEL
DIPARTIMENTO

Genova, 21/9/2011

Prot. n. IN/2011/21964

Oggetto: Nodo stradale ed autostradale di Genova –
Adeguamento del sistema A7 – A10 – A12.
Procedura di V.I.A. nazionale: S.I.A. dei e p.c.
progetti definitivi dell'infrastruttura e della
relativa cantierizzazione.
Parere del Dipartimento Pianificazione
Territoriale, Urbanistica.

Settore Valutazione Impatto
Ambientale
c.attn. Ing. Roberto Boni

Al Vice Presidente
Assessore Urbanistica

Loro Sedi

In riferimento allo S.I.A. dei progetti definitivi in oggetto indicati ed alla relativa procedura di valutazione di impatto ambientale nazionale, al fine dell'espressione del parere della Regione Liguria previsto dall'art. 25, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e s.m., si rappresenta, per quanto di competenza sotto il profilo territoriale-urbanistico e paesaggistico, quanto di seguito esposto.

In via preliminare si ricorda che l'opera in argomento è stata inserita nel Primo Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera CIPE n. 121 del 12.12.2001 in applicazione delle disposizioni della L. 443/2001 "legge obiettivo" e recepita nel IV Atto aggiuntivo alla Concessione ANAS-ASPI.

Sotto il profilo procedimentale l'opera infrastrutturale e la correlativa cantierizzazione, appartengono alla categoria "autostrade e strade riservate alle circolazioni automobilistiche" di cui al punto 10 dell'Allegato II alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m., ed è pertanto soggetta a procedura di VIA nazionale, in applicazione delle disposizioni di cui al Titolo III dello stesso Decreto.

Per le motivazioni illustrate sia nella Sintesi non Tecnica dello S.I.A. che nei Quadri di Riferimento Programmatico dei progetti definitivi dell'infrastruttura e della relativa cantierizzazione, lo stesso S.I.A. è stato suddiviso per le due tipologie generali di opere previste.

Il presente parere è, pertanto, articolato nelle seguenti parti:

1. parere sull'adeguatezza degli elaborati dello S.I.A. dei progetti di infrastruttura e cantierizzazione, per quanto concerne i profili territoriale-urbanistico e paesaggistico;
2. parere in merito alla adeguatezza dei Quadri di Riferimento Programmatico dello S.I.A. dei progetti di infrastruttura e cantierizzazione;
3. parere in merito alla compatibilità/coerenza ed ammissibilità dell'opera infrastrutturale e della relativa cantierizzazione rispetto alla vigente pianificazione territoriale di coordinamento della Regione Liguria;

1 - Parere sull'adeguatezza degli elaborati dello S.I.A. dei progetti di infrastruttura e cantierizzazione, per quanto concerne i profili territoriale-urbanistico e paesaggistico

La documentazione prodotta con lo S.I.A. risulta ampia ed approfondita e consente la piena comprensione della portata e delle caratteristiche delle opere previste in rapporto alla loro incidenza sugli assetti territoriali urbanistici e paesaggistici, sia per quanto attiene agli aspetti dimensionali che per quanto concerne l'individuazione delle aree di incidenza e di influenza delle opere per l'infrastruttura sul territorio attraversato.

Occorre ricordare che la maggior parte dell'opera (28,554 km pari a circa l'84%) è costituita da tracciati in galleria e soltanto 5,479 km, per l'insieme dei diversi assi pari al 16%, è costituita da opere all'aperto quasi integralmente formate da viadotti e, dunque, con una incidenza diretta al suolo estremamente concentrata e localizzata in aree ben definite che, pur comportando la sostituzione degli insediamenti esistenti, non stravolgono in modo diffuso gli assetti urbanistici e l'uso del territorio, mentre la configurazione paesaggistica subisce modificazioni più incisive nella componente percettiva e di immagine; ciò, da un lato per la scelta di minimizzare l'interferenza sul suolo delle opere con lo sviluppo del tracciato quasi totalmente in galleria e con viadotti, dall'altro, per aver preferito un corridoio per il passaggio dell'infrastruttura lontano dalle aree a più elevata concentrazione urbana e di attività insediate, quale esito dello studio dettagliato di più soluzioni alternative per massimizzare l'efficienza trasportistica a scapito dell'impatto fisico diretto sulla città, ovvero ridurre tale impatto mantenendo comunque un buon livello di efficienza trasportistica.

Sotto questo profilo occorre, infatti, ricordare che il progetto definitivo delle opere oggetto dello S.I.A. è stato redatto in esito al dibattito pubblico al quale il soggetto proponente ASPI, con il supporto operativo di SPEA e d'intesa con il Comune di Genova, si è volontariamente sottoposto tra il 1 febbraio ed il 29 aprile 2009 e nell'ambito del quale sono state proposte, confrontate, approfondite, discusse e modificate 5 differenti soluzioni di tracciato che, pur radicandosi tutte ai due estremi di Voltri, a ponente, e della val Polcevera a levante ancorchè con soluzioni diversificate, hanno comunque assolto all'obbligo di pervenire alla scelta del tracciato definitivo oggetto dello S.I.A. in ottemperanza alle disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale.

Analogamente a quanto sopra espresso con riferimento all'opera infrastrutturale, anche per le opere di cantierizzazione, segnatamente per quelle destinate a modificare in modo permanente gli assetti insediativi e paesaggistici - opera a mare da realizzare nel canale di calma al margine della pista aeroportuale - sono state analizzate e rappresentate agli effetti della valutazione della loro incidenza territoriale e paesaggistica, in modo ampio ed esaustivo, di talchè anche per questa sezione dello S.I.A. non vi sono aspetti che richiedano la necessità di integrazioni/migliori specificazioni.

E', invece, da segnalare al fine della successiva approvazione del progetto definitivo, sia delle opere per l'infrastruttura che di quelle per la relativa cantierizzazione, la necessità di specifici elaborati grafici che riportino i tracciati e le opere sovrapposti sia al vigente P.T.C.P., nei tre assetti del livello locale (insediativo, vegetazionale e geomorfologico), che sulla mappa dei vincoli paesaggistici ex artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004, atteso che, sebbene nello S.I.A. il territorio attraversato ed interferito è stato debitamente rappresentato (QRA- Carta dei caratteri locali del paesaggio: ambiti di intervento e anche con l'ausilio di efficaci e attendibili rende ring con simulazione delle diverse fasi di realizzazione delle opere) e consente una agevole individuazione sia degli ambiti di P.T.C.P. che delle aree sottoposte al vincolo paesaggistico che sono interessate dalle opere (infrastrutturali e di cantierizzazione), la predisposizione di appositi elaborati grafici in scala 1:25.000 permette la puntuale ed esatta ricognizione delle interferenze e, pertanto, **se ne prescrive la redazione**, segnatamente al fine del recepimento dei tracciati nell'ambito dello stesso P.T.C.P., ai sensi degli artt. 31, comma 3, 32 e 79 delle relative Norme di Attuazione, che del rilascio delle necessarie autorizzazioni paesaggistiche di competenza della Regione ai sensi dell'art. 1, comma 2, della L.R. 20/1991.

2 - Parere in merito alla adeguatezza dei Quadri di Riferimento Programmatico dello S.I.A. dei progetti di infrastruttura e cantierizzazione

Lo S.I.A. è stato strutturato, sia per la parte relativa alle opere per l'infrastruttura che per la parte relativa alle opere per la cantierizzazione (a carattere temporaneo e definitivo), con una chiara ed esaustiva esposizione del Quadro Programmatico di riferimento, attraverso la ricognizione di tutti i riferimenti necessari per la costruzione del "contesto pianificatorio".

A tali fini sono stati individuati gli elementi costitutivi della pianificazione generale (PTC-ACL, PTC della Costa, PTC provinciale e varianti, P.U.C. di Genova e varianti), della pianificazione separata ivi compresa quella a carattere vincolistico costituita dal P.T.C.P. e relative varianti, dalla disciplina dei beni culturali e paesaggistici e dalla disciplina delle aree naturali protette e della rete Natura 2000, oltre a PTGL, PIS, PRP del Porto di Genova e Piano di Sviluppo aeroportuale), nonché di quella espressa attraverso atti di pianificazione negoziata (legge 662/1996) costituita dalla pluralità delle Intese istituzionali quadro e dei Protocolli d'Intesa che, dal 2002 sino a quello dell'8 febbraio 2010, si sono succeduti aggiornando la definizione degli obiettivi e delle caratteristiche dell'opera infrastrutturale, sottoscritti dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, dalla Regione Liguria, dalla Provincia e dal Comune di Genova, dall'Autorità Portuale di Genova, dagli ulteriori Comuni coinvolti, dall'ANAS, da RFI, da ASPI e dalle organizzazioni di categoria.

Ne deriva uno scenario dal quale emerge, da un lato, la sistematica conferma della utilità, indifferibilità ed urgenza della realizzazione dell'opera (a maggior ragione avuto riguardo alla mancata realizzazione dell'originaria soluzione che prevedeva la realizzazione della cosiddetta bretella Voltri-Rivarolo, il cui progetto definitivo ed esecutivo era stato approvato ed appaltato nella seconda metà degli anni '80 e recepito dal P.T.C.P. sub Assetto Geomorfologico), e, dall'altro, la complessa evoluzione per la definizione del tracciato, passando attraverso innumerevoli esplorazioni e definizione di scelte progettuali (ivi compresa anche quella del passaggio nel sub alveo del Torrente Polcevera), nella consapevolezza della specificità dell'intervento infrastrutturale da realizzare all'interno di un complesso tessuto urbano e, dunque, con il costante obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale, segnatamente per quanto concerne gli interventi di demolizione di fabbricati ad uso residenziale e produttivo e, in generale, sul sistema insediativo del ponente e della val Polcevera.

Gli elaborati grafici e descrittivi dello S.I.A. sotto il profilo qui evidenziato, risultano pertanto del tutto adeguati alla piena valutazione dei rapporti di coerenza/compatibilità e conformità dell'opera infrastrutturale e delle opere di cantierizzazione a carattere definitivo - opera a mare per l'ampliamento della fascia di sicurezza della pista aeroportuale (da 105 m a 150 m con franco di sicurezza) - rispetto al "contesto pianificatorio" di riferimento come sopra richiamato, non risultando omesso alcun elemento rilevante agli effetti della Valutazione di Impatto Ambientale.

Ulteriori elementi di confronto al fine della medesima valutazione, sono poi contenuti nella definizione del Quadro Ambientale con riferimento al tema dell'Ambiente Idrico, mediante la verifica di compatibilità/conformità con i Piani di Bacino vigenti sul territorio interessato dalle opere infrastrutturali e di cantierizzazione, segnatamente per quanto concerne le fasce di esondabilità dei corsi d'acqua ed i dissesti di versante, al tema della Vegetazione e Flora, con riferimento tra l'altro alla ricognizione delle aree di interesse naturalistico (SIC e ZPS) ed al tema Paesaggio, rispetto al quale, per contro e come già evidenziato nel precedente paragrafo relativo alla verifica di adeguatezza degli elaborati dello S.I.A. rispetto al profilo dell'impatto paesaggistico delle opere, mancano elaborati di sovrapposizione delle stesse opere rispetto al vigente P.T.C.P. (3 assetti del livello locale) ed alla mappa dei vincoli paesaggistici (artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004), sebbene l'analisi delle "unità di paesaggio" considerate sia pertinente ed esaustiva e tale da confermare la validità delle scelte adottate per la definizione del tracciato e delle correlative opere.

3 - Parere in merito alla compatibilità/coerenza ed ammissibilità dell'opera infrastrutturale e della relativa cantierizzazione rispetto alla vigente pianificazione territoriale di coordinamento della Regione Liguria

In via preliminare, come più sopra ricordato ed oggetto di approfondita disamina nello S.I.A., la verifica della coerenza/compatibilità e della conformità delle opere infrastrutturali e di cantierizzazione, è stata effettuata con prevalente riferimento agli atti di pianificazione negoziata che, a partire dall'Intesa Istituzionale Quadro per la realizzazione delle grandi infrastrutture del 6 marzo 2002, sottoscritta tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Regione Liguria, si sono succeduti sino all'ultimo Protocollo d'Intesa per la realizzazione del Nodo stradale e autostradale di Genova, sottoscritto in data 8 febbraio 2010 tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti, la Regione Liguria, la Provincia ed il Comune di Genova, l'autorità Portuale di Genova, ANAS e ASPI, recante la definizione del tracciato dell'infrastruttura come aggiornato ed ottimizzato in esito al Dibattito Pubblico febbraio/aprile 2009; da tale confronto emerge, da un lato la costante volontà della realizzazione dell'opera e, dall'altro, il lungo percorso di elaborazione tecnica che, passando per innumerevoli soluzioni di tracciato, ha portato alla definizione del tracciato con le caratteristiche del progetto definito oggetto dello S.I.A., privilegiando un determinato equilibrio tra funzionalità trasportistica ed impatto sul territorio, segnatamente per quanto concerne l'interferenza delle opere con l'assetto insediativo.

E' pertanto in tale lunga elaborazione che si riscontra la comparazione tra una pluralità di soluzioni di tracciato e di differenti caratteristiche costruttive, quale requisito fondamentale della procedura valutativa dell'impatto ambientale, tenuto conto che, per le caratteristiche dell'opera, la definizione del tracciato (come è già avvenuto nel caso del Terzo Valico ferroviario) è un imprescindibile presupposto, per la cui sostenibilità anche agli effetti ambientali, l'accordo delle Amministrazioni competenti costituisce esplicitazione del mandato progettuale che è stato conferito ad ANAS ed ASPI per lo sviluppo della progettazione.

Fermo restando, pertanto, quanto emerge dalla successione degli atti di pianificazione negoziata, la valutazione della compatibilità/coerenza e della ammissibilità dell'opera infrastrutturale è effettuata con riferimento ai fondamentali strumenti di pianificazione territoriale vigenti, generale e di settore, di cui dispone la Regione Liguria:

- Piano Territoriale di Coordinamento dell'Area Centrale Ligure (PTC-ACL approvato DCR n. 95/1992);
- Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P. approvato DCR n. 6/1990 e successive varianti)

In merito alla competenza circa la valutazione della compatibilità/conformità dell'opera rispetto agli strumenti della pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistica, occorre, inoltre, precisare che tale valutazione compete ed è pertinente soltanto ai sopra richiamati strumenti in forza delle disposizioni di cui alla Legge urbanistica regionale n. 36/1997, atteso che è soltanto al livello regionale che compete la definizione dell'assetto delle infrastrutture autostradali (cfr. artt. 3 e 11), mentre tale definizione non appartiene al livello provinciale, che per le infrastrutture definisce soltanto il quadro di riferimento per la viabilità sovra comunale (art. 20) e neppure al livello comunale (art. 27), cui compete esclusivamente la definizione dell'assetto delle infrastrutture stradali locali.

Sotto questo profilo occorre infatti ricordare che:

- 1) in sede di approvazione del vigente P.U.C. del Comune di Genova (approvato con D.P.G.R. 44/2000 con allegato Voto n. 11 del Comitato Tecnico Regionale per il Territorio – Sezione per la Pianificazione Territoriale ed Urbanistica), il tema delle infrastrutture viarie autostradali è stato oggetto di specifica trattazione e le indicazioni riportate nello stesso Piano Urbanistico comunale con riferimento alla riorganizzazione del "nodo autostradale" di Genova **non sono state oggetto di integrale approvazione**, con conseguente generale mantenimento dei tracciati autostradali "nella configurazione attuale" e rimandando la definizione delle opere ad uno specifico "Progetto Unitario", con la sola condivisione

della rifunzionalizzazione della carreggiata sud della A10 e della carreggiata ex camionale della A7; tale valutazione è stata, infatti, espressa con riferimento:

- all'area di ponente (scheda n. 1: tratto Voltri – Pegli e Pegli – Sestri della A10);
- all'area della Val Polcevera (scheda n. 1: tratto Ge-Ovest – Bolzaneto A7; scheda n. 3: casello automatizzato di Ge Bolzaneto);
- al potenziamento del viadotto autostradale sul Polcevera (scheda n. 4), che non è stato oggetto di approvazione in quanto, tra l'altro, non "giustificato in relazione a quanto indicato nel quadro programmatico che attiene l'integrale adeguamento del nodo autostradale", di talchè la previsione è stata intesa come mera individuazione della fascia di rispetto del viadotto esistente.

Ne consegue, pertanto, la non pertinenza del vigente Piano Urbanistico comunale di Genova rispetto alla valutazione della compatibilità/conformità del progetto infrastrutturale in argomento, sia perché si tratta di materia come sopra riservata alla pianificazione territoriale regionale/stato, sia perché lo stesso Piano urbanistico non ha contenuti tali ed idonei a poter sostenere la verifica di compatibilità/conformità rispetto al progetto oggetto dello S.I.A., essendo, dunque, unicamente sede per la verifica delle modificazioni da apportare allo stesso, relativamente alla perimetrazione degli ambiti e distretti interferiti dalle opere, per effetto della prevalenza del progetto infrastrutturale in esame sulla pianificazione urbanistica locale e la cui approvazione ne comporta la correlativa modificazione.

- 2) Analogamente a quanto sopra indicato, anche le indicazioni contenute nel vigente P.T.C. della Provincia di Genova (approvato con DCP n. 1/2002) relativamente al tema della grandi infrastrutture viarie autostradali, hanno unicamente valore di "mero contributo", così come stabilito all'art. 3, lett. c), punto 11.1, ed all'art. 4, comma 1, lett. b), punto 6, delle relative Norme di Attuazione, fermo restando che lo Schema Direttore dello stesso Piano, avente efficacia direttiva nei confronti della pianificazione urbanistica locale, delinea l'esigenza della riorganizzazione del nodo autostradale di Genova mediante l'individuazione della interconnessione delle direttrici di ponente (gronda), levante (A12) e nord (A7), nell'area territoriale della media Val Polcevera, con conseguente coerenza del progetto oggetto dello S.I.A. rispetto a tale scenario, ancorchè a carattere propositivo.

Ciò premesso il riscontro della compatibilità/conformità dell'opera infrastrutturale oggetto dello S.I.A. rispetto agli strumenti della pianificazione territoriale regionale determina i seguenti esiti:

PTC-ACL (DCR n. 95, 31 luglio 1992)

Le indicazioni sono riportate nella Tav. B2.2 – Area metropolitana genovese: Indicazioni progettuali per la riorganizzazione delle reti infrastrutturali – Indicazioni per la riorganizzazione del sistema autostradale, aventi valore di indirizzo nei confronti di ogni successivo atto di pianificazione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, 1° comma, della L.R. 39/1984, con obbligo per i Comuni di adeguamento dei rispettivi strumenti urbanistici alle indicazioni espresse dal Piano (art. 9 Norme di Attuazione).

La gronda autostradale di ponente (A10) e la sua interconnessione con le autostrade A26 e A7, corrispondono, sia in termini funzionali che di tracciato, **al tratto A-B** indicato nella predetta Tav. B2.2, che prevede una interconnessione tra A10 e A26 a nord-ovest di Voltri (punto A), il tracciato della gronda che ricalca sostanzialmente quello del progetto definitivo oggetto del S.I.A., con prevalente sviluppo in galleria, l'interconnessione con la A7 esattamente in corrispondenza del casello di Bolzaneto (punto B) come nel progetto in esame, **ed il tratto B-C**, che costituisce la connessione con la A12, sostanzialmente corrispondente a quanto previsto nel progetto definitivo dell'infrastruttura, con l'interconnessione con la A12 presso gli svincoli di Genova – est (punto C).

Per contro, diversamente dal progetto in esame, lo schema infrastrutturale delineato dal PTC-ACL prevedeva il declassamento ad usi urbani di tutte le tratte della A10, A7 e A12 comprese entro i limiti ABC sopra richiamati, immaginando lo spostamento di tutto il traffico autostradale sui nuovi tracciati esterni alla Città di Genova e l'uso urbano delle tratte interne, da Voltri a Genova – Ovest, Bolzaneto e Genova – est.

Ciò premesso e con riferimento alle nuove opere autostradali previste dal progetto definito di infrastruttura oggetto dello S.I.A., **si riscontra la piena conformità** rispetto allo strumento di pianificazione territoriale regionale vigente e costituente, per le ragioni già esposte, l'unico quadro di riferimento programmatico valido e pertinente nella fattispecie con riferimento all'infrastruttura autostradale.

PTCP (DCR n. 6/1990 e s.m.i., compresa la "Variante di salvaguardia per la fascia costiera")

Il vigente Piano territoriale di coordinamento paesistico affronta il tema della compatibilità con le grandi infrastrutture autostradali mediante l'indicazione delle modalità operative e del procedimento amministrativo necessario per giungere al recepimento dei relativi progetti nelle indicazioni del Piano che, per le infrastrutture già definite alla data di approvazione del Piano, sono riportati nelle cartografie dell'Assetto Geomorfologico del Livello locale, ai sensi dell'art. 31, comma 2, della relative Norme di Attuazione (è quindi riportato il tracciato della originaria bretella Voltri - Rivarolo Torbella)

Per quanto attiene invece al recepimento nel Piano dei progetti di nuove infrastrutture, sono da applicarsi le disposizioni di cui al successivo art. 32, che delinea il procedimento attraverso il quale la Giunta regionale "esprime una propria valutazione preventiva" (comma 5) che, nella fattispecie, confluisce nel procedimento per l'espressione del parere della Regione al fine della V.I.A. sul progetto in argomento.

Ai fini dianzi indicati la verifica della compatibilità paesaggistica dell'opera infrastrutturale e di quelle per la relativa cantierizzazione a carattere permanente oggetto dello S.I.A., così come prescritto dall'art. 32, comma 1, delle Norme di Attuazione del PTCP, è effettuata con riferimento prevalente alle indicazioni del Livello Locale del Piano, sub assetti insediativo, geomorfologico e vegetazionale.

Lo S.I.A. in esame costituisce pertanto documentazione idonea agli effetti della verifica di compatibilità paesaggistica di cui al comma 2 dello stesso Art. 32.

Ai fini dianzi indicati si assume l'analisi già svolta al riguardo al Comune di Genova, Settore Urban Lan (nota prot. 254302 del 4 agosto 2011), in merito alla sovrapposizione dell'opera infrastrutturale rispetto ai tre assetti del P.T.C.P., di seguito riportata:

Rispetto all'Assetto Insediativo del P.T.C.P. la verifica è stata condotta sulla base della Variante di Salvaguardia della Fascia Costiera adottata, in quale apporta modifiche in termini restrittivi rispetto a quanto previsto dal vigente P.T.C.P. I tratti in cui l'autostrada è in superficie interessano prevalentemente i seguenti ambiti: IS MA, IS MA CPA, ID MA, TU, ID MO A, ANI MA, AE, PU. Le aree destinate alla cantierizzazione ricadono negli ambiti: IS MA, IS MA CPA, ID MA, ID MO A, ANI MA, ANI TR AI, TRZ, AI MA, PU. Rispetto all'Assetto Geomorfologico del PTCP si fa riferimento all'intero tracciato dove le opere interessano aree soggette ai seguenti regimi normativi: MA mantenimento, MO A modificabilità di tipo A, MO B modificabilità di tipo A, TRZ - trasformazione ed infine CO consolidamento per una porzione estremamente limitata. Le aree di cantiere interessano solo zone soggette a regime normativo di modificabilità di tipo B. Rispetto all'Assetto Vegetazionale del PTCP la maggior parte delle zone interessate dal progetto, riferendosi ai soli tratti in superficie, ricade in regime COL ISS MA, mentre nel caso degli ambiti di Bolzaneto e Voltri ricade in parte in BAT CO, e per Genova Est in PRT TRZ. La quasi totalità dei cantieri industriali ricade in ambiti classificati COL ISS, solo un'area ricade in BAT-CO e PRT-TRZBAT. I cantieri d'imbocco interessano ambiti classificati come: Boschi di angiosperme a regime di Consolidamento; Boschi di angiosperme termofile a regime di Consolidamento; Praterie termofile a regime di Trasformazione. Le aree del torrente Polcevera, su cui insistono lo slurrydotto e la pista di montaggio delle frecce, è ricompreso per l'assetto insediativo in regime TU (tessuto urbano) e ID MO-A (insediamenti diffusi soggetti a regime di modificabilità di tipo A), per l'assetto geomorfologico in MO-B (modificabilità di tipo B) e per l'assetto vegetazionale in COL ISS MA (colture - insediamenti sparsi serici di mantenimento).

Opera a mare

Lo specchio acqueo del canale di calma non rientra nelle perimetrazioni del PTCP, mentre le aree a monte sono individuate nel Piano come Ambiti Territoriali 53c "Sestri - Ponente" e 53d "Bassa Valle Polcevera", dei quali si riportano le indicazioni più pertinenti all'opera a mare:

- Ambito territoriale 53c - Sestri Ponente: in ambito insediativo si presuppone la riorganizzazione ed il consolidamento dell'impianto aeroportuale;

- Ambito territoriale 53d - Bassa Val Polcevera: per l'assetto insediativo il Piano propone la riqualificazione urbana ed ambientale e la riorganizzazione del tessuto residenziale di fondo valle, mediante la trasformazione del tessuto produttivo e del sistema infrastrutturale e la riqualificazione delle zone residenziali particolarmente congestionate.

Per quanto attiene all'Assetto Insediativo le aree in oggetto ricadono in classificazione AI-CO - Aeroporto e TU - Cornigliano.

Sistemazione morfologica dell'area di cantiere Industriale CI.06 Campursone
Nel PTCP l'area ricade in ambito ANI-MA.

Con riferimento, invece, alle Schede relative agli Indirizzi per la Pianificazione per ciascuno degli Ambiti Territoriali interessati dal progetto di infrastruttura e cantierizzazione in argomento, si rilevano i seguenti elementi relativi all'assetto insediativo, con evidenza delle indicazioni di compatibilità dell'infrastruttura con gli stessi indirizzi:

Ambito Territoriale attraversato	Indicazioni Generali	Indicazioni particolari Assetto Insediativo											
		Aspetti quantitativi				Aspetti qualitativi				Aspetti strutturali			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
52 - Arenzano - Cogoleto	Consolidamento	CO	CO	CO	CO	MO	CO	MA	MO	CO	CO	CO	CO
53 A - Genova Voltri - Prà	Modificabilità	CO	CO	CO	MO	MO	MO	CO	MO	MO	MO	CO	MO
53 B - Genova Val Varenna	Consolidamento	MA	CO	CO	CO	CO	CO	CO	MO	CO	CO	CO	CO
53 C - Genova Sestri Ponente	Modificabilità	CO	CO	CO	MO	MO	MO	CO	MO	CO	MO	CO	MO
53 D - Genova bassa val Polcevera	Modificabilità	CO	CO	CO	MO	MO	MO	CO	MO	MO	MO	MA	MO
53 F - Genova bassa valle Bisagno	Consolidamento	CO	CO	CO	CO	MO	MO	CO	MO	CO	CO	CO	CO

Dalla verifica sopra riportata emerge che, con riferimento alla componente delle "infrastrutture" (4), di cui alla Tabella dell'art. 9 delle Norme di Attuazione del P.T.C.P., tutte le indicazioni espresse per i diversi aspetti oggetto di valutazione relative agli Ambiti Territoriali attraversati dall'infrastruttura, sono volte al Consolidamento (art. 11 N.A.) o alla Modificabilità (art. 12 N.A.), non essendo per converso presente alcuna indicazione volta al Mantenimento dell'assetto infrastrutturale esistente, di talchè si conferma la compatibilità delle opere previste con gli Indirizzi di pianificazione stabiliti dal P.T.C.P.

Per quanto concerne, invece, le puntuali indicazioni della compatibilità della previsione infrastrutturale con dell'assetto insediativo del Livello locale, si rilevano i seguenti punti di criticità che comportano, per quanto necessario ed in sede di approvazione del progetto definitivo delle opere infrastrutturali, la correlativa modificazione del P.T.C.P., anche al fine del recepimento del tracciato autostradale nella cartografia del Livello locale geomorfologico in applicazione dell'art. 31, comma 2, delle N.A.:

- 1) ampliamento viadotto Vesima est: interferisce con ambito ME 798;
- 2) ampliamento viadotto Uccelliera: sopra passa NI-CE borgo di Vesima;
- 3) sbocco galleria delle Grazie e ampliamento viadotto Leiro: interferisce con PU villa Duchessa di Galliera a Voltri;
- 4) imbocchi gallerie Moro 1 e Moro 2: lambiscono il margine est SME 24 Belvedere di Sampierdarena;

Mentre per le interferenze di cui ai punti 1), 2) e 4) si tratta di modificazioni marginali che non incidono sulla qualificazione paesaggistica dei luoghi, la realizzazione dello sbocco della galleria delle Grazie ed il successivo ampliamento del viadotto Leiro, incidono in modo significativo sull'assetto paesaggistico di una parte, seppur di margine, del parco della Villa Duchessa di Galliera a Voltri (nella cosiddetta "valletta del leone") la cui valutazione, trattandosi della modificazione dell'ambito PU soggetto al regime di Conservazione, ai sensi dell'art. 36 della N.A., necessita del preventivo nulla osta del Consiglio regionale, in applicazione delle disposizioni di cui all'art. 69, comma 2, della L.R. 36/1997, da acquisirsi pertanto, unitamente alle ulteriori modifiche di cui ai precedenti punti 1) e 4), prima dell'approvazione del progetto definitivo dell'infrastruttura.

Per quanto sopra complessivamente esposto con riferimento alla compatibilità del progetto di infrastruttura con le indicazioni dei vigenti Piani territoriali di coordinamento della Regione Liguria, si può affermare che il progetto di infrastruttura autostradale oggetto dello S.I.A.:

- **è conforme alle indicazioni e previsioni del vigente P.T.C. - ACL;**
- **è compatibile con le indicazioni e le prescrizioni del vigente P.T.C.P.,** e come tale, anche agli effetti del preventivo assenso che la Giunta regionale è tenuta ad esprimere, ai sensi dell'art. 32, comma 5, delle relative Norme di Attuazione, **è recepitile nello stesso P.T.C.P. in sede di approvazione del progetto definitivo nell'ambito del procedimento di Intesa Stato-Regione, con le prescrizioni che saranno impartite per l'adattamento del progetto alla disciplina dello stesso P.T.C.P., per gli aspetti sopra puntualmente indicati, nonché al fine dell'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 per le parti ricadenti nelle aree sottoposte a tale vincolo.**

Cordiali saluti

Il Direttore
Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica
(arch. Pier Paolo Tomiolo)