

APPENDICE

LA PIANIFICAZIONE E LA PROGRAMMAZIONE IN CUI SI INSERISCE IL PROGETTO

PIANIFICAZIONE ORDINARIA IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE NELLE SUE ARTICOLAZIONI DI LIVELLO REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE

La pianificazione di livello regionale, ai sensi della Legge urbanistica regionale vigente, la Legge Urbanistica Regionale della Liguria 36/97, si compone di un Piano Territoriale Regionale (PTR) e di tre piani di coordinamento (Paesistico - PTCP, Insediamenti produttivi Area Centrale Ligure - PTC ACL, della Costa - PTCC). In tutti questi strumenti, viene affrontato il problema della qualità paesistica ed ambientale sia a livello generale che per quel che riguarda specifiche porzioni del territorio, con obiettivi di tutela e rafforzamento dell'identità ambientale, insediativa e produttiva. In tale ottica il **potenziamento e la riorganizzazione delle reti infrastrutturali** - in cui rientra l'opera proposta - è una delle **strategie suggerite per il miglioramento della qualità urbana, soprattutto in un**

contesto complesso quale l'area metropolitana genovese.

Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTC)

A livello provinciale, la Provincia di Genova ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento con Deliberazione del

Consiglio Provinciale n. 1 del 22.01.2002, che, come stabilisce la Legge Regionale Liguria 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 in-

TABELLA A.1
Sintesi dei principali strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale

LIVELLI	STRUMENTI	STATO APPROVATIVO
Regionale	Piano Territoriale Regionale	Percorso non concluso a seguito della proposta di approvazione con Deliberazione della Giunta Regionale del 6.03.2003
	Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico	Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 6/1990 L'aggiornamento relativo al livello territoriale non ha concluso il suo percorso approvativo
	Piano Territoriale di Coordinamento Insediamenti produttivi Area Centrale Ligure	Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 95/1992
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento della Costa	Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 64/2000
	Piano Territoriale di Coordinamento provinciale	Approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 1/2002
Comunale	Piano Urbanistico Comunale	Approvato con Deliberazione della Giunta Regionale 44/2000

dicazioni emerse dalla strumentazione urbanistica locale e dalle dinamiche in atto”, e si occupa specificamente della situazione infrastrutturale dell’area genovese all’interno di un documento definito “Descrizione fondativa”.

Per quanto riguarda i rapporti di coerenza tra il progetto proposto ed il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, il Piano parte dall’analisi degli “elementi di criticità” del sistema infrastrutturale genovese, riconosciuti nella “Incoerenza dei sistemi, dovuta alla scarsità di risorse territoriali disponibili, che ha condizionato l’assetto insediativo e paesistico dell’ambito provinciale, e le scelte di destinazioni d’uso relative ai sistemi infrastrutturali”, con gravi conseguenze in termini di perdita di valore ambientale e paesistico, nonché dalla difficoltà di connessione tra sistemi diversi.

In particolare, relativamente alle infrastrutture, la sovrapposizione tra mobilità autostradale e mobilità urbana, già ad oggi in grande difficoltà, è destinata a complicarsi per il previsto incremento dei traffici portuali e dei flussi lungo l’arco regionale ligure e verso la pianura padana ed i valichi alpini. Gli elementi di crisi riguardano sia i tratti stradali, sottodimensionati ed impegnati da funzioni alternative ai servizi di mobilità primaria, sia i nodi, che costituiscono spesso punti di attrito alla funzionalità di sistema.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico ritiene quindi necessaria

un’azione di sviluppo e riconversione dei sistemi centrata sui nodi fondamentali, e propone a tal fine un disegno complessivo di riorganizzazione del nodo di Genova, indicando diverse ipotesi alternative del tracciato della Gronda che, aggirando a nord l’area urbana centrale, connettono i sistemi insediativi della Valle Scrivia e della Valle Fontanabuona. Piuttosto che individuare un tracciato univoco, il Piano elabora 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 dell’A12 (alternativa allo schema di rete individuato nel Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico del 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.

Le ipotesi di tracciato sono state confrontate:

- in termini di fattibilità tecnica (sviluppo dei tracciati, altimetria, pendenza, tipologie delle opere necessarie, viadotti e gallerie), tenendo, conto del sistema degli insediamenti e delle

principali emergenze ambientali e infrastrutturali dei territori attraversati, al fine della valutazione di intensità dei possibili impatti ambientali;

- sul piano della rispondenza alla domanda di nuova infrastrutturazione dell’intera area territoriale, con lo scopo di garantire una condizione di giusto equilibrio fra le istanze ambientali e le imprescindibili necessità di efficienza della rete.

Piano Urbanistico Comunale

Per quanto attiene la pianificazione di livello comunale, considerando che l’opera in progetto ricade unicamente all’interno del territorio comunale di Genova, il Piano Urbanistico Comunale, approvato con **Deliberazione della Giunta Regionale** n. 44 del 10.03.2000, in corso di aggiornamento, accoglie nella struttura, nell’articolazione e negli obiettivi gli indirizzi dettati dalla nuova legge urbanistica regionale, nonché le prescrizioni e indicazioni del Piano territoriale di coordinamento paesistico.

I temi e gli obiettivi strategici per l’assetto urbanistico della città sono:

- lo sviluppo di un apparato economico e produttivo diversificato (porto, industria, terziario, servizi e turismo);
- la riorganizzazione del tessuto urbano e l’accrescimento dei servizi in termini qualitativi e non solo quantitativi;

- il recupero dell'edificato piuttosto che l'espansione della periferia;
- l'attribuzione alla città vecchia del ruolo di centralità urbana;
- la riqualificazione del porto antico;
- la ricollocazione e la riorganizzazione dei grandi servizi urbani.

Il Piano definisce inoltre lo scenario delle azioni per il riassetto della mobilità, sia sulla dimensione territoriale, assegnando priorità ai collegamenti sulla direttrice sud-nord ed in particolare alla realizzazione del terzo valico per la rete ferroviaria, sia su quella urbana, evidenziando l'asse parallelo alla costa e prevedendo l'ammodernamento del sistema dei trasporti, soprattutto di metropolitana e ferrovia.

Relativamente al Nodo di Genova, gli obiettivi del Piano Urbanistico Comunale sono volti non tanto alla riorganizzazione complessiva del sistema dei flussi, quanto al trasferimento alla viabilità comunale dei tratti autostradali da riutilizzare per la funzione urbana, laddove sono presenti situazioni di criticità viaria:

- attraversamento di Pegli;
- attraversamento di Sestri Ponente e connessione con la direttrice Borzoli - Val Polcevera - Scarpino;
- attraversamento dei centri abitati di Bolzaneto e Teglia e connessione

della carreggiata sud con la viabilità di cornice di Sampierdarena;

- nuova porta di accesso al sistema autostradale in località Begato.

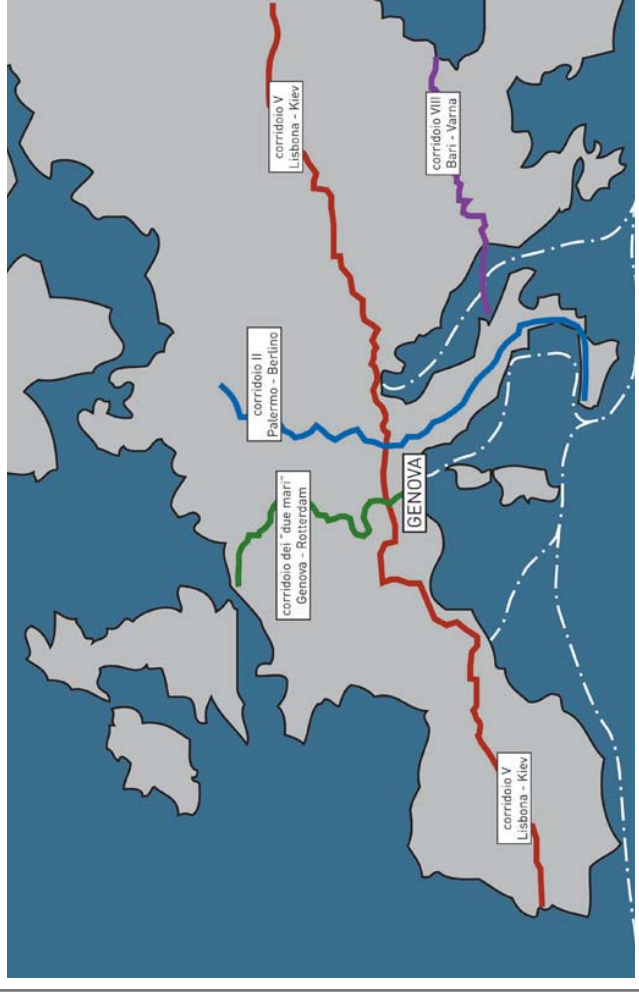
PIANIFICAZIONE SETTORE TRASPORTI

Indirizzi comunitari

Affinché l'Europa possa beneficiare interamente dei vantaggi che derivano da uno spazio senza frontiere, nel trattato di Maastricht, entrato in vigore nel 1993,

è stata inserita nelle competenze comunitarie la politica delle reti, che promuove l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti transeuropee (Trans European Network - TEN T), il cui obiettivo principale è quello di colmare eventuali lacune dei sistemi nazionali di infrastrutture (strade, ferrovie, vie navigabili, porti, aeroporti, mezzi di navigazione, piattaforme intermodali, infrastrutture) e servizi che ostacolano la libera circolazione dei beni e delle persone. In questo senso, la Decisione n. 884/2004/

SCHEMA A.1
Schematizzazione dei principali assi ferroviari e autostradali previsti nel Piano Generale delle Infrastrutture dei Trasporti dell'Unione Europea



CE del Parlamento europeo e del Consiglio in data 29 aprile 2004 disegna il piano generale delle infrastrutture dei trasporti dell'Unione europea "allargata" a 25, che include vari "corridoi" che interessano il territorio italiano, tra cui in particolare il corridoio n. 5 - collegamento tra Lisbona e Kiev - attraverso la pianura padana.

Il Corridoio 5 appartiene ad uno dei grandi assi ferroviari ed autostradali che l'Unione Europea si è impegnata a realizzare, per assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo a Kiev, attraverso una rete trans-europea di merci e di passeggeri; 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, in linea con quanto stabilito nel Libro Bianco sulla politica dei trasporti, pubblicato nel settembre del 2001 dalla Commissione Europea.

La realizzazione del nodo di San Benigno, che porterà al miglioramento del collegamento autostradale con il porto, rientra pertanto nella programmazione europea, che attribuisce a Genova un ruolo strategico nel Mediterraneo, come pure in quella del Cipe che, per il triennio 2001 - 2004, comprendeva, tra i principali interventi a livello nazionale per il settore stradale ed autostradale, anche il nodo autostradale di Genova.

PIANO GENERALE DEI TRASPORTI (PGT)

Il tema centrale del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato con Delibera del Consiglio dei Ministri nel 2001, è rappresentato dall'analisi e riorganizzazione della 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'ammmodernamento, il **potenziamento** e la **realizzazione di nuove infrastrutture agli effettivi bisogni dei servizi di trasporto**.

Per ottenere un sistema dei trasporti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, stabiliti dall'Unione Europea, è individuato un ventaglio di azioni, così sintetizzabili:

- il miglioramento della 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 via mare, lo sviluppo del

trasporto combinato strada-rotaia, l'incentivazione all'uso della ferrovia in particolare per il trasporto dei rifiuti e delle merci pericolose;

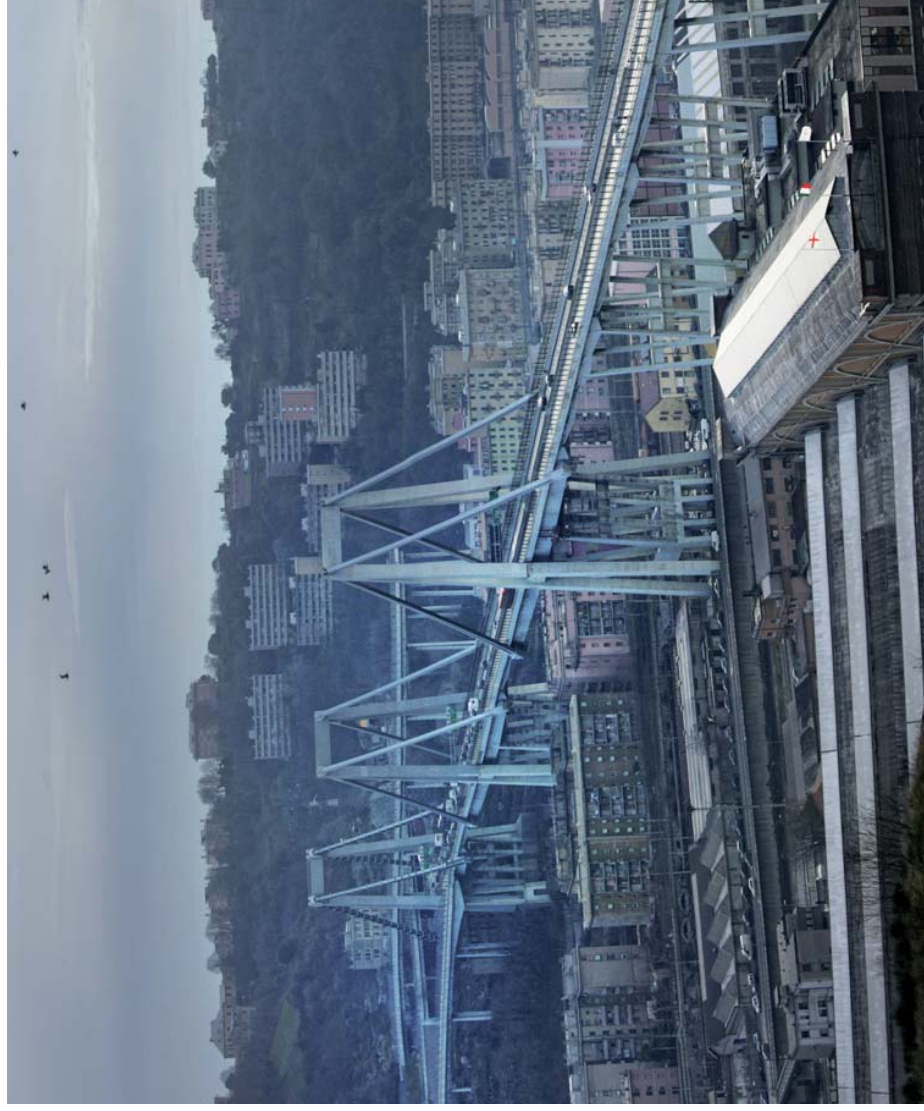
- la promozione e la crescita del trasporto combinato attraverso una ri-strutturazione della catena logistica che persegua obiettivi concreti di miglioramento ambientale;
- lo sviluppo e la diffusione di tecnologie innovative volte al miglioramento dell'efficienza del parco circolante, nel rispetto delle compatibilità ambientali e, nel contempo, all'aumento della sicurezza e della competitività.

In primo luogo il Piano definisce il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale, costituito da autostrade e da strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità ai sensi del Decreto Legislativo 112/98 (confronta con elenco allegato al Decreto Legislativo 461/99) e ne individua le criticità "trasversali", quali la congestione ed i bassi livelli di qualità e di accessibilità dei servizi, che costituiscono un freno allo sviluppo economico e sociale.

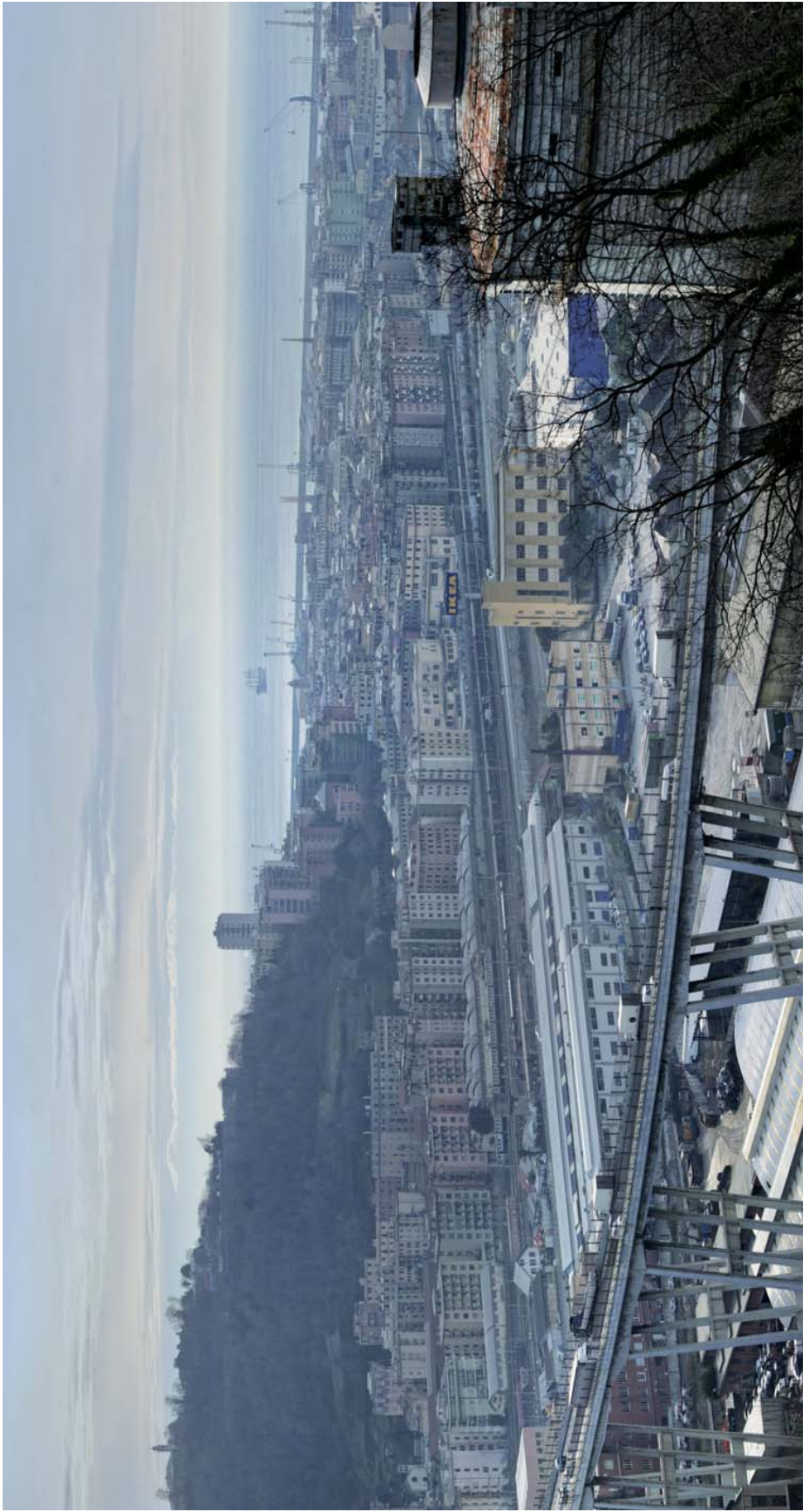
Obiettivo prioritario è quello dell'integrazione fra più mezzi di trasporto at-

traverso l'individuazione di 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.

Gli interventi considerati, coerenti con le strategie generali sopra descritte, riguardano il potenziamento o la creazione di bypass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani ed il decongestionamento delle aree urbane e periurbane, tra i quali è compreso il nodo di Genova.



5 Il "Terzo Valico dei Giovi" è la tratta Milano-Genova e fa riferimento al progetto relativo alla linea ferroviaria ad Alta Capacità/Alta Velocità che metterà in collegamento Genova con Tortona da un lato, e con Novi Ligure dall'altro. Tale opera consentirà di realizzare una rapida connessione tra il capoluogo ligure e le principali linee ferroviarie del nord Italia. Il nuovo percorso ferroviario rappresenterà la principale via di collegamento, oltre che con il nord Italia anche con il nord Europa. Secondo i calcoli progettuali lo spostamento tra Genova e Milano dovrebbe potersi compiere in soli 58 minuti (71 minuti per arrivare a Torino) e con i convogli passeggeri più veloci rispetto a quelli merci.



Soggetto proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.
Progettazione: Spea Ingegneria Europea S.p.A.

Foto: Michele D'Ottavio
eccetto pagg. 5, 34-35, 40-41, 46-47, 58, 59, 66-67.



