

## ALLEGATO 3 –PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE REGIONALE E LOCALE-

### 1 La Pianificazione Energetica

Con riferimento agli atti di pianificazione regionale assume rilevanza il Piano Energetico Regionale per le sinergie che presenta in termini di obiettivi con il piano di Qualità dell'aria e comunque per gli effetti potenziali positivi o negativi che le azioni che derivano dalla pianificazione energetica possono determinare sul sistema climatico e sulla qualità dell'aria.

La Regione Liguria si è dotata di un Piano Energetico Ambientale (PEARL), approvato definitivamente dal Consiglio regionale con la deliberazione n. 43 del 2 dicembre 2003. Tale Piano intende tracciare e definire le linee di strategia energetica, in coerenza con le politiche post Kyoto e con quanto stabilito nella "Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome" tenutasi a Torino nel 2001.

Il Piano è lo strumento di attuazione della politica energetica regionale che verrà sviluppata e resa operativa fino al 2010, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 107 della legge regionale 21 giugno 1999 n.18.

Gli obiettivi che la Regione intende raggiungere con il documento di pianificazione sono: l'uso razionale dell'energia, il risparmio energetico e la stabilizzazione delle emissioni di gas serra ai livelli dell'anno 1990 mediante la valorizzazione e l'incentivazione dell'utilizzo delle fonti rinnovabili e pulite di energia. Il Piano Energetico Ambientale e le appendici del documento contengono strumenti e metodologie da seguire per raggiungere tali obiettivi.

Per quanto riguarda le fonti energetiche rinnovabili il piano ha fissato l'obiettivo di raggiungere entro il 2010 il 7% del fabbisogno energetico da fonti rinnovabili e ha stabilito di dare priorità alle biomasse forestali e al solare termico che rappresentano le risorse energetiche maggiormente diffuse sul territorio e in secondo luogo all'impiego delle altre risorse energetiche rinnovabili presenti sul territorio in forma puntuale.

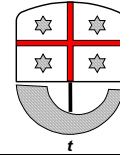
La Regione inoltre intende raggiungere la razionalizzazione del consumo energetico nel settore civile ed entro il 2010 un risparmio energetico complessivo del 10% in tale settore.

Il piano intende anche promuovere la progressiva costituzione di un sistema di produzione diffuso sul territorio e caratterizzato dalla presenza di impianti produttivi di piccola media taglia ad alta efficienza e ridotto impatto ambientale avviando specifici programmi.

La Regione intende sviluppare programmi di sostegno focalizzando l'attenzione sulle aree industriali e aree industriali ecologicamente attrezzate e rivolgendosi prioritariamente alle azioni per l'autoproduzione di energia nel caso di impianti di taglia inferiore a 300MWt ad alto rendimento e ridotto impatto.

Le proposte relative all'uso del carbone verranno prese in esame nel quadro di una razionalizzazione dei processamenti di tale materia prima e della dismissione di impianti connessi al ciclo del carbone. Il piano stabilisce inoltre che il risultato netto di tali operazioni dovrà necessariamente comportare una riduzione delle emissioni di inquinanti tradizionali e di microinquinanti, coerentemente con gli obiettivi di stabilizzazione fissati dalla Regione.

Diverse sono le iniziative attivate dalla Regione Liguria già da tempo al fine di sviluppare progetti volti alla produzione di energia da fonti rinnovabili tra cui l'adesione al programma "Tetti fotovoltaici" e al programma "Solare Termico" avviato dal Ministero dell'Ambiente; complessivamente la produzione di energia da fonti rinnovabili prodotta dal 1999 tramite



iniziative regionali in Mwh/anno è così ripartita: 3289 da solare termico; 4450 da cogenerazione; 6500 da eolico; 350 da fotovoltaico; 22.847 da idroelettrico.

## **2 Programma quadriennale regionale 2001 - 2004 per l'edilizia residenziale**

---

Il Programma quadriennale regionale 2001-2004 per l'edilizia residenziale è stato pubblicato nell'agosto 2001; nel campo dell'edilizia residenziale pubblica la Regione, con la legge 457/1978 e con il decreto legislativo 31 marzo 1998 n. 112, detiene la competenza a svolgere le attività di determinazione degli obiettivi del settore, di programmazione, di localizzazione e definizione della modalità d'uso dei finanziamenti, della verifica sull'utilizzazione, dell'assetto delle ARTE, delle linee guida per la realizzazione tecnica.

Con il programma di settore la Regione definisce le azioni in relazione agli obiettivi da raggiungere e alle esigenze riscontrate sulla base delle conoscenze disponibili.

Obiettivo generale del Programma è, pertanto, l'estensione dei processi di recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente al contesto urbano e più in generale ambientale, specie nelle nuove periferie urbane.

Il Programma, ai fini di integrare la componente ambientale nel processo di pianificazione urbana assume gli obiettivi specifici e operativi espressi nell'Agenda XXI Regionale, obiettivi di sostenibilità per la riqualificazione urbana, articolati nelle dimensioni economica, sociale ed ecologica, tra i quali, di particolare interesse per la pianificazione della qualità dell'aria:

- • Ridurre negli edifici le emissioni di gas ad effetto serra.
- • Orientare le ristrutturazioni alla riqualificazione energetica degli edifici (bioclimatica, tecnologie ad alta efficienza per l'illuminazione naturale, utilizzo di risorse rinnovabili, isolamento termico, etc...).

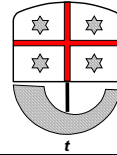
Con delibera n.784/2001 la Regione ha commissionato all'Agenzia Regionale per l'Energia della Liguria uno studio che ha prodotto le linee guida per l'efficienza energetica nel sistema ospedaliero (approvate con DGR n. 873 in data 02/08/2002) che ha evidenziato margini di risparmio energetico di circa il 10%.

## **3 L'Agenda XXI Regionale**

---

Nel 1999 la Regione Liguria ha avviato il processo di Agenda XXI Regionale che ha portato alla redazione di un piano d'azione approvato dalla Giunta, sottoposto ad inchiesta pubblica e proposto al Consiglio Regionale per l'approvazione. In base ai contenuti della legge regionale 18/1999 l'Agenda XXI costituisce il piano regionale dell'ambiente e ha il compito di introdurre i principi e i contenuti di sviluppo sostenibile nella pianificazione regionale complessiva e di comparto.

Allo stato attuale vi è la necessità di rivedere gli strumenti di programmazione ambientale regionale realizzando un documento che recepisca i principi dello sviluppo sostenibile sanciti dalla conferenza di Rio 92, che sia conforme al programma di azione ambientale della UE e alla nuova programmazione nazionale in materia ambientale e che recepisca le nuove norme (direttive sulla qualità dell'aria, accordi di Kyoto, mobilità sostenibile, nuova normativa sulle acque, etc).



Caposaldo metodologico dell'Agenda XXI è una programmazione interdisciplinare e partecipata, che presuppone il coinvolgimento decisionale di tutti gli operatori ambientali e settori che incidono sull'ambiente ed il confronto con la società intera.

Uno dei principali temi della Agenda XXI regionale riguarda il contenimento delle emissioni dei gas serra con indicazione delle misure di politica energetica e dei trasporti, contenimento dei consumi, uso razionale dell'energia, aumento delle fonti energetiche rinnovabili.

Inoltre il documento programmatico indica che devono essere contenute le emissioni industriali e civili, ridotto il consumo energetico, diminuito il traffico urbano e sviluppati sistemi di trasporto alternativi.

Altre misure da realizzarsi in particolare da parte dei comuni Capoluogo, fanno riferimento alla normativa nazionale sulla mobilità sostenibile, (car pooling, differenziazione degli orari, rinnovo mezzi pubblici a vecchia tecnologia, zone pedonali, decongestionamento dei centri urbani, piste ciclabili).

#### **4 Gestione ambientale sostenibile degli Enti Locali**

---

L'attuazione di buone pratiche di gestione ambientale nel territorio ligure è ormai consolidata, interessando un numero sempre più ampio di enti e una varietà sempre più diversificata di strumenti.

La cartina che segue è stata realizzata in seguito alla ricognizione regionale del 2002 su processi di Agenda XXI, certificazione ambientale e registrazioni Emas.

Altre iniziative sono state avviate nel corso del 2003:

- è stato realizzato un Accordo di Programma tra Regione, Province di Genova e Savona e i Comuni di Arenzano, Cogoleto, Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina per destinare una quota dei fondi del risarcimento del disastro in seguito all'affondamento della petroliera Haven (1991), per la Registrazione EMAS dei 6 Comuni.
- parte dei fondi del DOCUP Obiettivo 2 è stata destinata al finanziamento della certificazioni ISO 14001 e le registrazioni EMAS II di 97 Enti locali, singoli od in associazione (86 Comuni, 3 Enti Parco, 7 Comunità Montane ed 1 Consorzio), che partecipano alla realizzazione del programma con un cofinanziamento proprio.

## SECONDA RICOGNIZIONE REGIONALE (ANNO 2002)

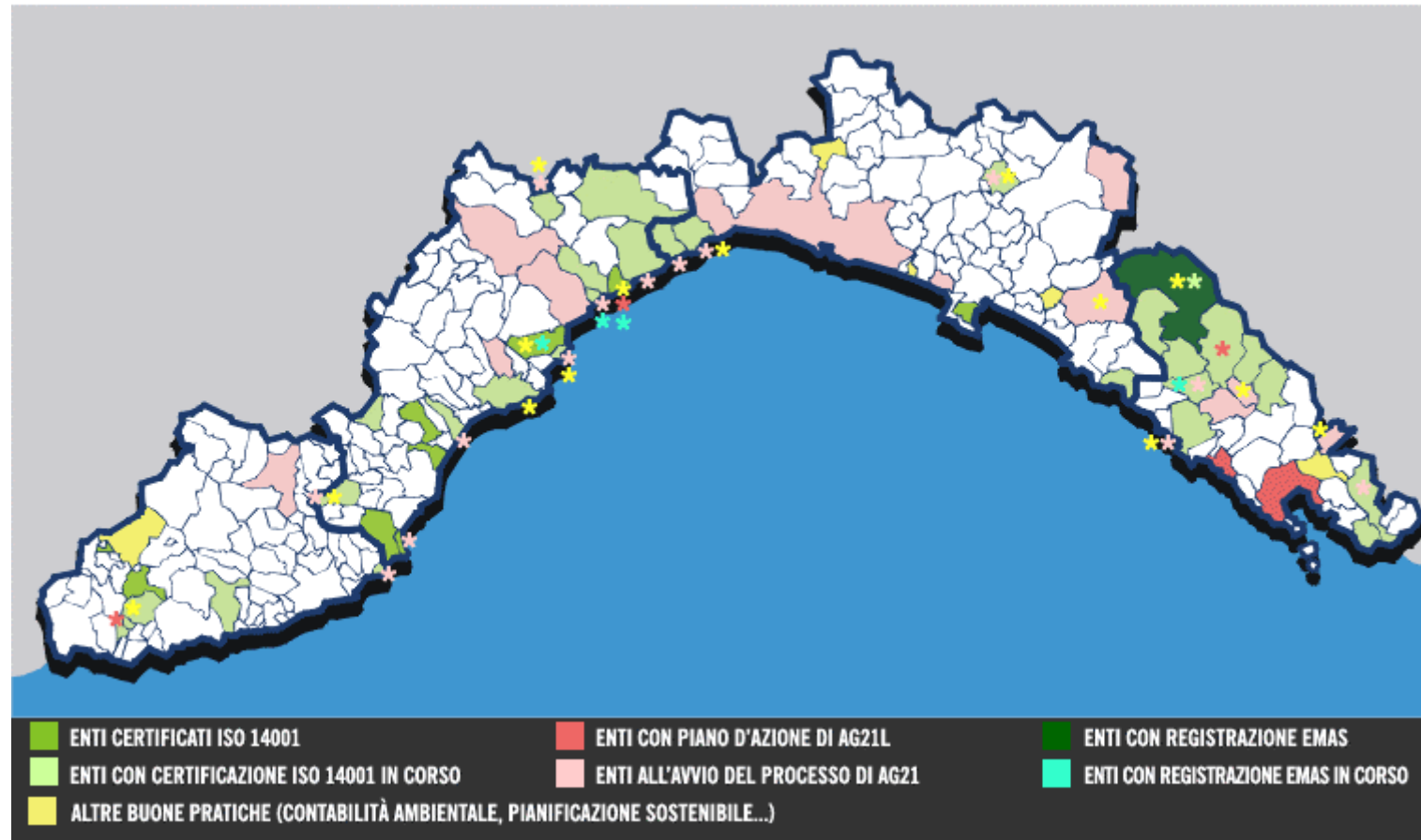
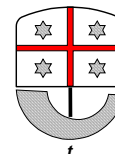


Figura 3 Ricognizione sui processi di Agenda XXI



## 5 La tutela dagli incendi boschivi

Gli incendi boschivi, oltre al danno sull'ecosistema forestale, comportano un non trascurabile inquinamento atmosferico.

In Liguria le superfici boscate sono regolamentate dalla L.R. n.4 del 22/01/99 “legge forestale” e dal Regolamento Regionale n.1 del 29/06/99 “norme di gestione delle aree boscate”. La Regione ha recentemente approvato il piano regionale antincendio boschivo, strumento di previsione, prevenzione e lotta attiva agli incendi. E' invece in fase di stesura il programma forestale regionale valido per i prossimi cinque anni.

Il Piano regionale è stato redatto ai sensi della legge 21/11/2000 n.353 “legge quadro in materia di incendi boschivi” e delle linee guida pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n.48 del 26/02/2001 che ha validità per il periodo 2003/2006” con lo scopo di fornire un idoneo strumento di programmazione per le attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi.

La Figura rappresenta il rischio di incendio dei Comuni ed è tratta dal citato piano.

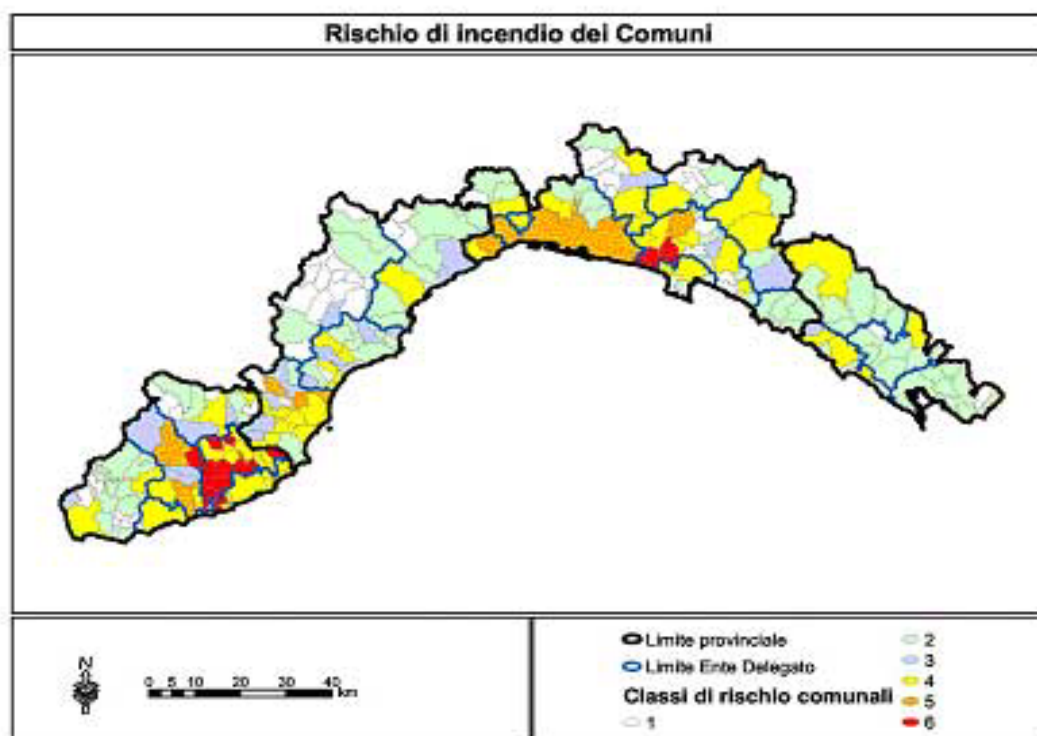
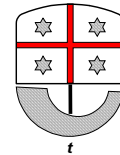


Figura 4 Rischio di incendio nei Comuni

I caratteri descrittivi di ogni singola classe di rischio dei comuni sono:

- Classe n 1: degli incendi sporadici, di bassa intensità e lontani dalla soglia di attenzione.
- Classe n 2: degli incendi piccoli e costanti.
- Classe n 3: degli incendi di superficie elevata e moderata diffusione.
- Classe n 4: degli incendi uniformemente distribuiti, di alta densità spaziale e temporale.



Classe n 5: delle situazioni particolari con incendi grandi e di massima diffusibilità

Classe n 6: della massima densità spaziale, di incendi oltre soglia di attenzione e uniformemente distribuiti nel tempo

## **6 La Pianificazione della gestione dei rifiuti**

Il Consiglio Regionale con la deliberazione n. 17, in data 29 febbraio 2000, ha approvato il Piano regionale di gestione dei rifiuti

Per la valutazione della sostenibilità del piano e per l'analisi e degli scenari si è proceduto inizialmente all'individuazione di criteri mediante una serie di indicatori; tra questi indicatori sono state ovviamente considerate le emissioni in atmosfera.

Il piano infatti si propone di contenere le emissioni di gas serra tenendo conto delle emissioni della termoutilizzazione, in relazione ai combustibili fossili sostituiti nella produzione di energia e valutando i rifiuti sottratti alla discarica con conseguente diminuzione del rilascio di metano.

Il piano regionale ha fornito gli indirizzi per la pianificazione provinciale che si è conclusa nel corso del biennio 2002/ 2003. Nella tabella che segue sono riportati i riferimenti dei documenti di pianificazione predisposti dalle Province e valutati da parte della Regione per quanto riguarda la sostenibilità ambientale dei contenuti in base alle procedure di cui all'art. 33 della Legge 18/1999.

Tabella 6 Ricognizione dei documenti Provinciali di pianificazione dei rifiuti

Provincia	Parere regionale	Atto provinciale approvazione	Data
Genova	DGR 1615 del 20/12/2002 Positivo con prescrizioni	Deliberazione del Consiglio Provinciale n.13	02.04.2003
Imperia	D.G.R. n. 450 del 17/04/2003 Parere positivo con prescrizioni	Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 43	30.06.2003
Savona,	D.G.R. n. 181 dell'08/03/2002 Parere positivo	Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 19	18.06.2002
La Spezia	DGR 1614 del 20/12/2002 Positivo con prescrizioni	Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 23	03.03.2003

La tabella che segue contiene alcuni dati di sintesi delle informazioni dei piani provinciali:

Tabella 7 Informazioni di sintesi tratte dai piani provinciali dei rifiuti

Provincia	Dati di riferimento	Situazione smaltimento a Settembre 2002	Scenario gestionale a regime	Impianti previsti
Imperia	Produzione media annua RU (t) 142.387  Raccolta diff. T ca. 17.785 (12%)	Discariche RU Imperia – <i>Ponticelli</i> <i>Collette Ozzotto</i>	Massimizzazione raccolta differenziata (obiettivo al 2003 35% funzionale al recupero dei rifiuti in cicli produttivi ed agricoli (Compost di qualità)  Separazione della frazione secca dalla umida  Termovalorizzazione della frazione secca trattata  Recupero dalla componente indifferenziata di sostanza organica ed inerte utilizzabile per ripristini ambientali (FOS)  Minimizzazione dell'uso della discarica per il rifiuto tal quale	13 Aree ecologiche 3 Centri conferimento 1 Impianto stoccaggio e lavorazione  2 Impianti separazione secco/ umido 1 Impianto compostaggio  1 Impianto termovalorizzazione  1 o più Discariche di servizio
Savona	Produzione media annua RU 200.000 t  Raccolta diff. 21.000 t (ca 11%)	Discariche <i>Cima Montà</i>  <i>Ramognina</i>  <i>Magliolo</i>  <i>Boscaccio</i>	Massimizzazione raccolta differenziata (obiettivo 35% funzionale al recupero dei rifiuti in cicli produttivi ed agricoli (Compost di qualità)  Separazione della frazione secca dalla umida  Termovalorizzazione della frazione secca trattata  Recupero dalla componente indifferenziata di sostanza organica ed inerte utilizzabile per ripristini ambientali (FOS)  Minimizzazione dell'uso della discarica per il rifiuto tal quale	30 Stazioni ecologiche + 15 Centri conferimento comprensoriali  1 Impianto separazione 1 Impianto compostaggio  1 Impianto termovalorizzazione  2 Discariche comprensoriali di servizio

Provincia	Dati di riferimento	Situazione smaltimento a Settembre 2002	Scenario gestionale a regime	Impianti previsti
Genova	Produzione media annua r.u. ton 465.591 Raccolta diff. Ton ca. 55.577 (12%)	Discariche: <i>Scarpino</i> <i>Birra</i> <i>Torriglia</i> <i>Rio Marsiglia</i> <i>Sestri Levante</i> <i>Malsapello</i>	Massimizzazione raccolta differenziata (obiettivo 35% funzionale al recupero dei rifiuti in cicli produttivi ed agricoli (Compost di qualità))  Separazione della frazione secca dalla umida  Termovalorizzazione della frazione secca trattata  Recupero dalla componente indifferenziata di sostanza organica ed inerte utilizzabile per ripristini ambientali (FOS)  Minimizzazione dell'uso della discarica per il rifiuto tal quale	20 Centro primo conferimento  11 Impianti di compostaggio di piccole/medie dimensioni    3 Impianti per la separazione delle frazioni secca e umida  1 Impianto di termovalorizzazione  6 Discariche di servizio al sistema individuate fra quelle già in funzione
La Spezia	Produzione media annua r.u. 125.400 ton Raccolta diff. 20.000 ton ca (16%)	Discariche: <i>Val Bosca (La Spezia)</i> <i>Le Gronde (Bonassola)</i> <i>Varese Ligure</i> <i>Carro</i>	Massimizzazione raccolta differenziata (obiettivo 35% al 2003 per tendere ad una percentuale vicina al 50%) funzionale al recupero dei rifiuti in cicli produttivi ed agricoli (Compost di qualità)  Recupero a fini energetici della frazione secca trattata (CDR)  Recupero dalla componente indifferenziata di sostanza organica ed inerte utilizzabile per ripristini ambientali (FOS)  Minimizzazione dell'uso della discarica per il rifiuto tal quale	13 Centri di conferimento per Comuni fino a 5000 ab.ti  5 Centri conferimento per Comuni fino a 10.000 ab.ti  5 Impianti di separazione e valorizzazione  1 Impianto produzione CDR  2 Impianti compostaggio  1 Discarica



## **7 Il Piano di Risanamento delle Aree Critiche ad elevata concentrazione industriale**

---

In data 31 Luglio 1996 il Ministro dell'Ambiente e la Regione Liguria hanno stipulato una Intesa di Programma in materia di "Interventi nelle Aree Critiche ad Elevata Concentrazione di Attività Industriale del Porto di Genova e della Provincia di Savona" (GU n. 286 del 6 Dicembre 1996).

Tale intesa era formulata in attuazione dell'art. 24 del D.L. 8 Luglio 1996 N. 351, modificativo del D.P.R. 17 Maggio 1988 N. 175, reiterato successivamente da D.L. 6 settembre 1996 N. 461 e convertito, limitatamente ad alcune parti, dalla Legge 19 Maggio 1997 N. 137.

Ai sensi dell'articolo 3 dell'intesa citata, la Regione Liguria deve predisporre una proposta di Piano di Risanamento, per ciascuna delle due aree, da sottoporre al Comitato di Coordinamento di cui all'articolo 5. Inoltre, l'articolo 7 prevede che, nelle more della redazione del Piano di Risanamento, sia predisposto, per ciascuna delle due aree, un Piano Stralcio, contenente gli interventi urgenti da avviare.

Il Ministero dell'Ambiente con i Decreti n. 350 e n. 351 in data 19 agosto 1999 ha approvato, rispettivamente, i Piani di Risanamento dell'area Industriale del Porto di Genova e dell'area della Provincia di Savona.

Alcuni progetti che erano previsti per il Comune di Genova riguardano:

- gli interventi per lo spostamento di quote di traffico da trasporto privato a quello pubblico
- opere infrastrutturali leggere ed interventi organizzativi del trasporto pubblico;
- interventi di completamento della linea della metropolitana;
- interventi ferroviari per il trasporto urbano delle persone;
- interventi ferroviari per le merci;
- gli interventi di risanamento sull'acciaieria;
- gli interventi di risanamento della centrale termoelettrica ENEL;
- gli interventi relativi alla movimentazione delle navi nel porto;
- gli interventi relativi allo scarico di prodotti petroliferi in porto.
- Per quanto riguarda l'area di Savona le indicazioni del Piano erano relative a:
  - sviluppo di un sistema urbano di trasporto elettrificato in sede propria;
  - adeguamento del sistema ferroviario in modo idoneo a permettere il passaggio da gomma a ferro di significative quantità di traffico merci anche se i limiti strutturali delle linee verso l'area padana sono considerati un limite allo sviluppo del movimento merci su treno.

Come priorità non immediata viene inoltre segnalata una possibile riconsiderazione delle problematiche legate alla centrale ENEL.

## **8 La pianificazione territoriale**

---

### **8.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa**

Il Piano approvato con DCR 64 del 2000 prendendo le mosse dall'esame delle condizioni attuali della costa ligure punta a perseguire i seguenti obiettivi il perseguimento di alcuni dei quali è di rilievo anche per la qualità dell'aria:

- 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;
- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica puntando ad un incremento del numero di posti barca complessivo da attuarsi prioritariamente attraverso il riuso dei bacini dismessi dei porti commerciali, l'ampliamento o l'adeguamento dei porti esistenti;
- il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa puntando alla realizzazione di un sistema di piste ciclabili, di percorsi pedonali e passeggiate lungo costa e, per alcuni ambiti intercomunali, alla organizzazione di un sistema di efficiente trasporto pubblico. Localmente il riuso è anche volto alla riqualificazione del traffico e della viabilità dei centri urbani.
- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera. La strategia, perseguita è basata sulle risorse e le potenzialità sviluppabili a livello regionale, concretamente attuabile e mira al contenimento delle ricadute negative sull'ambiente agendo su diversi fronti, quali ad esempio: aree urbane, con politiche di incentivo all'uso del trasporto pubblico e alla realizzazione diffusa di parcheggi; rete delle strade principali, con interventi mirati al miglioramento della fluidità del traffico e dove possibile, con il riutilizzo dei tratti di ferrovia dismessi.

## **8.2 Il Piano territoriale Regionale**

Il 6 agosto 2003 la Giunta Regionale ha presentato al Consiglio il Progetto di Piano Territoriale Regionale in vista della sua adozione ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 36/1997; il Piano contiene un Quadro Descrittivo e un Progetto di Piano con il documento degli obiettivi e con il Quadro Strutturale previsti dagli articoli 10 e 11 della LUR.

Il Piano costituisce uno strumento per la pianificazione del territorio, riferimento per i piani provinciali e comunali e contiene gli obiettivi, i temi e i progetti che la Regione intende promuovere in Liguria. Gli obiettivi generali del Progetto di Piano riguardano:

- Lo sviluppo dello spazio rurale
- Il controllo dei fenomeni emergenti
- Il rilancio turistico e riqualificazione urbana delle conurbazioni costiere
- Il rilancio dei capoluoghi
- Progettazione integrata delle Grandi Infrastrutture
- Promozione del sistema del verde.

Per quanto riguarda la realizzazione integrata delle grandi infrastrutture il Progetto di Piano Territoriale Regionale conferma le priorità di livello regionale di cui all'Intesa Generale Quadro Stato Regione del Marzo 2002 e si propone di sviluppare progetti integrati legati alle grandi priorità infrastrutturali.

La strategia indicata per il rilancio delle città capoluogo ed in particolare delle tre città maggiormente caratterizzate in senso industriale, Genova, La Spezia e Savona si sostanzia su tre linee di azione interrelate:

- Innovazione delle funzioni e diversificazione della base economica, con particolare riguardo: all'inserimento di nuove attività di tipo turistico, di quelle legate alle nuove tecnologie, P.M.I., sedi universitari; alla riorganizzazione di funzioni già presenti (il commercio in primo luogo).
- Trasformazione fisica degli spazi urbani, attraverso: grandi operazioni di rinnovo di parti di città, in primo luogo di realtà produttive dismesse inserite nel contesto urbano; azioni di recupero e riqualificazione di spazi degradati; nuova attenzione per il problema degli spazi verdi pubblici e, in generale, per il tema della qualità della vita.

- Rafforzamento di alcune componenti dell'apparato economico-infrastrutturale con particolare riferimento ai temi delle: attività portuali; infrastrutture di comunicazione terrestre e marittima ad esse connesse (la crescita dei traffici portuali genera richiesta di potenziamento degli spazi di banchina e di infrastrutture di connessione con l'entroterra); infrastrutture di carattere logistico connesse alle attività portuali (distripark e retroporti).

### **8.3 La Pianificazione territoriale provinciale**

La legge regionale n. 36/97 "Legge urbanistica regionale" prevede un livello di pianificazione territoriale provinciale che dovrà costituire la sede di coordinamento della strumentazione urbanistica comunale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Genova è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 1 del 22 gennaio 2002; il PTC della Provincia di La Spezia è stato adottato con Del. C.P. n°32 in data 22 Marzo 2002; con Deliberazione del Consiglio Provinciale del Giugno 2003 è stato adottato il Progetto di Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona; il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia è stato adottato con Deliberazione Consiglio Provinciale n. 97 del 18/12/2003.

Altri strumenti di pianificazione provinciale sono:

- Il piano degli insediamenti produttivi dell'area centrale ligure approvato con D.C.R. n. 95/1992, modificato - con riferimento alle indicazioni a livello del distretto n.4 Ponente - in sede di approvazione del PRG/PUC di Genova con D.P.G.R. n.44/2000
- PTC La Spezia Val di Magra adottato con D.G.R. n. 583/1997
- PTC Savonese Bormide Approvato con D.C.R. n. 14/1997.

### **8.4 PRUSST**

In allegato al D.M. n.1169/1998 e s.m. e i., il Ministero dei Lavori Pubblici ha emanato un bando per la Promozione di programmi innovativi in ambito urbano denominati "Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio". Sono stati presentati nell'ambito del territorio regionale 21 programmi di cui, con D.G.R. n.1274/1999, 11 sono stati ritenuti meritevoli di approvazione e 5 sono stati ammessi a finanziamento:

- Riqualificazione dell'affaccio urbano costiero del Comune di Savona – area di centro levante
- PRUSST dell'Area centrale La Spezia Val di Magra che comprende un insieme di interventi integrati pubblici e privati che riguardano realizzazione di nuovi fasci binari, variante all'Aurelia, opere connesse alla realizzazione delle terza corsia, riorganizzazione della linea di costa, valorizzazione aree retroportuali, piste pedonali e ciclabile; parcheggi; progetti di recupero di aree dismesse; complessi produttivi e industriali;
- Riuso dell'ex ferrovia del Ponente Ligure nella tratta Ospedaletti – San Lorenzo al Mare e realizzazione di interventi di riqualificazione urbana, ambientale e paesistica della fascia costiera
- PRUSST dell'Area centrale e vallate genovesi
- PRUSST relativo alla riqualificazione ambientale del processo di trasformazione in atto a Sestri L. e Casarza L.

## **9 Piani e programmi sul trasporto, mobilità e traffico**

---

### **9.1 Piani e programmi di intervento relativi al trasporto pubblico**

Il primo programma triennale dei servizi pubblici locali è stato approvato dal Consiglio Regionale in data 20 Aprile 1999 in attuazione della Legge Regionale 9 settembre 1998 n. 31 recante norme in materia di Trasporti pubblici locali.

Il documento di programmazione persegue, ai sensi della L.R. 31 del 1998 le finalità di:

- assicurare un sistema dei trasporti coordinato ed integrato, capace di garantire il diritto dei cittadini alla mobilità sull'intero territorio regionale;
- promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale;
- concorrere alla salvaguardia dell'ambiente, alla riduzione dei consumi energetici ed alla vivibilità delle aree urbane;
- incentivare il riassetto organizzativo del sistema dei trasporti pubblici locali in un'ottica di miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio;
- favorire la razionalizzazione e l'efficacia della spesa.

Il programma, pur affrontando solo alcune tematiche, pone i seguenti obiettivi di particolare rilievo:

- avviare un riequilibrio della distribuzione dei servizi sul territorio regionale, estendendone la diffusione a favore delle aree interne, i cui comuni hanno anche minori disponibilità di bilancio;
- assicurare la mobilità dei centri urbani ed essere strumento per ridurre la congestione del traffico, esaltando le possibilità di integrazione e di collaborazione tra gomma e ferro sottolineando il ruolo di naturale sistema dorsale dei collegamenti pubblici dell'intera regione svolto dalla linea ferroviaria.

In particolare viene sottolineata l'estrema importanza degli aspetti logistici dell'intermodalità, che sono spesso alla causa dello scarso utilizzo del mezzo pubblico. In particolare il programma evidenzia la necessità di garantire la continuità dei servizi ferroviari e su gomma, dei trasporti pubblici su gomma, dei trasporti non di linea e del mezzo privato.

Infine per quel che riguarda gli indirizzi che la Regione assume per collaborare alla riduzione della congestione e dell'inquinamento:

- dovranno essere mantenuti, e se possibile potenziati, gli impianti di trasporto in sede fissa a trazione elettrica,
- dovrà essere salvaguardato il patrimonio costituito dagli impianti filoviari di Genova, Imperia e La Spezia, garantendone la manutenzione e lo sviluppo;
- dovranno essere proseguiti gli interventi già avviati per l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale a basso impatto ambientale.

Nel "Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2002 – 2004" si fa riferimento agli indirizzi già espressi nel precedente Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 1999-2001; il programma inoltre indirizza le amministrazioni competenti in materia di trasporto pubblico su gomma, fornendo proposte ed opzioni ai fini dell'assegnazione dei servizi di bacino.

Si segnala che nel piano vengono ritenute di estremo interesse le opportunità offerte dall'attuazione della Legge n. 211/92 che dispone "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa" e richiama l'esigenza di un concreto intervento degli enti locali per la realizzazione di impianti di trasporto a guida vincolata in sede propria e di tranvie a contenuto tecnologico alternativo-

## **9.2 Piano interventi per la mobilità, per i parcheggi ed il traffico**

Con la Deliberazione Consiglio N.50 del 22/12/2003 è stato approvato il Piano degli interventi per la mobilità, per i parcheggi ed il traffico nelle aree urbane per il triennio 2003 – 2005 ai sensi art. 5 L. R. 25 marzo 1997 n.10 relativa al contributo regionale alla realizzazione di infrastrutture e parcheggi per l'organizzazione della mobilità a favore dei Comuni tenuti alla adozione del Piano urbano del traffico nonché in altri Comuni che presentino specifiche situazioni di fabbisogno.

Gli interventi ai sensi della L.R. devono:

- a) favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane a maggior densità, attraverso infrastrutture per la sosta, dispositivi per la regolazione della circolazione, infrastrutture necessarie a garantire produttività, efficienza, affidabilità al servizio di pubblico trasporto, migliorare le condizioni di accessibilità delle aree urbane;
- b) agevolare la riorganizzazione della circolazione veicolare nei centri storici, incentivandone la fruizione pedonale, nonché l'utilizzo turistico del territorio ed il godimento dei beni e delle bellezze architettoniche ed ambientali;
- c) consentire l'interconnessione tra i parcheggi e i servizi di pubblico trasporto, attraverso impianti puntuali, nonché organizzazioni logistiche e di coordinamento delle tariffe.

Sono oggetto di contribuzione regionale gli interventi ed i lotti funzionali degli stessi relativi a:

- a) parcheggi pubblici rotativi, per autoveicoli e motocicli, conformi agli strumenti urbanistici vigenti, ovvero già inseriti nei Programmi Urbani dei Parcheggi approvati dalla Regione, ai sensi della legge 122/1989, ovvero ricompresi nei Piani Urbani del Traffico.
- b) infrastrutture e dispositivi per la protezione del trasporto pubblico locale per la regolazione della circolazione veicolare, pedonale e della sosta;
- c) interventi di pedonalizzazione di zone urbane e di realizzazione di itinerari pedonali e ciclabili attrezzati, comprensivi degli arredi stradali necessari e adeguati al superamento delle barriere architettoniche;
- d) realizzazione di impianti fissi di trasporto con funzioni di puntuale interconnessione dei parcheggi pubblici con le reti a servizio della mobilità delle persone;
- e) interventi di adeguamento dell'accessibilità pedonale e dell'attraversamento veicolare degli impianti e delle linee delle Ferrovie dello Stato, avuto riguardo all'interesse per la circolazione e lo svolgimento dei pubblici servizi, per l'eliminazione di passaggi a livello, da definirsi in appositi Accordi di Programma con i soggetti interessati;
- f) progetti di fattibilità tecnico-economica e progetti definitivi degli interventi di cui all'art. 2 della Legge Regionale.

La Giunta Regionale, nel definire i criteri di priorità per l'ammissione a finanziamento degli interventi per l'anno 2003 (D.G.R. n. 455 del 17.04.03), ha evidenziato che la definizione dei Piani Urbani del Traffico – per i Comuni che ne sono tenuti – sarà considerata come riferimento prioritario nell'ambito delle procedure di valutazione all'ammissibilità delle richieste.

### **9.3 I Piani del Traffico**

Ai sensi dell'articolo 36 del Codice della Strada i capoluoghi di Provincia ed altri 25 comuni liguri hanno l'obbligo di dotarsi di un Piano Urbano del Traffico. Essi sono indicati nel D.M. del 26.09.94 (G.U. n. 237 del 10.10.94), che fa proprie le considerazioni riportate nella Deliberazione della Giunta regionale n. 6119 del 28.12.92.

Tali piani devono essere redatti secondo le Direttive Ministeriali del 24.06.95 pubblicate nella G.U. n. 146 del 24.06.95.

Ancora oggi risulta che diversi Comuni obbligati a redigere il PUT sono inadempienti e talvolta alcuni di essi non hanno provveduto all'aggiornamento del Piano previsto ogni due anni.

Il problema della mobilità nelle aree urbane coinvolge anche le amministrazioni provinciali, non soltanto per il fondamentale ruolo alle stesse attribuito nel sistema della pianificazione territoriale, ma anche per l'esigenza che le stesse procedano a definire :

- i Piani del Traffico della viabilità extraurbana, previsti anch'essi dall'articolo 36 del Codice della Strada, che costituiscono il necessario inquadramento ai piani del traffico comunali;
- i Piani dei bacini di traffico, da predisporre ai sensi dell'articolo 14 del D.L.gs n. 422/1997 e dell'articolo 2 della l.r. n. 311/1998, al fine di ottimizzare e integrare le diverse modalità del trasporto pubblico.

Allo stato attuale nessuna delle Province si è dotata di tali piani.

In campo di pianificazione regionale dei trasporti non esiste un Piano Regionale dei Trasporti approvato dal Consiglio Regionale (esiste un documento di Piano risalente al 1990 ed aggiornato ed integrato nel 1991 mai approvato).

## **10 Le infrastrutture: iniziative in programma**

---

L'adeguamento della dotazione infrastrutturale della Liguria assume "preminente interesse nazionale" nell'ambito dell'Intesa Istituzionale quadro tra il Governo e la Regione Liguria per la realizzazione delle grandi infrastrutture del 6 Marzo 2002. La Liguria viene infatti individuata come parte costitutiva dei grandi assi strategici di mobilità che congiungono l'Europa Occidentale con quella Orientale ed è attribuita alla Regione una funzione chiave anche in considerazione della presenza dei tre porti di Genova, Savona e La Spezia. L'attuale offerta di infrastrutture stradali è considerata inadeguata non solo a sostenere la crescita dello sviluppo e a soddisfare la necessità di raccordare il territorio regionale con l'intero Paese e l'Europa, ma anche non adatta agli attuali traffici nazionali, transnazionali e locali, come dimostrato dalla frequente condizione di congestione; la situazione è gravata dai flussi di turismo nazionale e internazionale presenti in Liguria grazie alla presenza di ambienti e aree culturali di irripetibile valore. La rete autostradale è ormai interessata, dentro l'attraversamento urbano di Genova e sulle direttrici di adduzione, da un fenomeno continuo e progressivo di erosione delle capacità di traffico, dei livelli di servizio, che si riverberano sulla velocità di scorrimento. E' considerato ancora arretrato l'adeguamento delle reti ferroviarie con particolare riferimento alla capacità di interagire con i Paesi dell'Europa Centrale tramite un adeguato sistema di valichi e di integrare il traffico merci dai porti con trasporto su ferro. Gli studi effettuati per la redazione del PRT hanno precisato le tendenze che si stanno configurando negli scenari nazionali del PGT e hanno mostrato le carenze del quadro infrastrutturale alla luce delle politiche territoriali, delle esigenze di riqualificazione ambientale, dello sviluppo dell'economia, del riequilibrio e razionalizzazione del sistema.

Il quadro programmatico presente negli studi per il PRT, evidenzia la prioritaria necessità di un forte rafforzamento delle comunicazioni ferroviarie che legano la Liguria all'oltrepennino e, attraverso il corridoio tirrenico, all'area francese.

Viene assegnato pertanto al trasporto su ferro un vasto compito di sostegno strategico alla mobilità delle merci per i porti, per la mobilità metropolitana e per i collegamenti internazionali ed interregionali.

Nel seguito sono riportate le informazioni relative ad una serie di iniziative che si trovano ad un diverso grado di attuazione o progettazione e che possono interessare il Piano di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria.

### **10.1 Il sistema portuale**

La diagnosi effettuata dal Piano Generale dei Trasporti, considera che oltre il 70% dell'export italiano sarà legato al trasporto marittimo e quindi alla portualità cosa che richiederà adeguati interventi.

Secondo quanto indicato nel Progetto del PTR è sui porti che si concentrano le prospettive più concrete di rilancio del sistema Liguria, soprattutto alla luce del complessivo recupero di competitività dei porti del Mediterraneo per quanto riguarda la movimentazione di container.

La crescita degli spazi portuali però genera anche evidenti impatti ambientali e grava su una rete autostradale e ferroviaria già fortemente impegnata e che necessita di consistenti interventi (ad oggi solo i porti di La Spezia e Voltri movimentano su ferro quote significative, dell'ordine del 30% dei container); è inoltre generatrice di ulteriori bisogni di spazi a terra per lo stoccaggio, la riparazione

dei container, per le lavorazioni delle prime merci trasportate nei container e per l'organizzazione delle movimentazioni.

Il problema dell'equilibrio tra le diverse esigenze è affrontato dai Piani Regolatori Portuali (L. 84/1994) per i quali è stato avviato il procedimento di approvazione; allo stato attuale solo il Piano Regolatore del Porto di Genova è stato approvato.

I nuovi piani regolatori portuali sono accomunati dalla previsione di un consistente sviluppo dei traffici, con particolare riferimento al traffico container e dall'attenzione al problema del rapporto con gli spazi urbani interessati.

Il progetto del PRP di Imperia, che è in fase di definitiva approvazione, sancisce il ruolo turistico del bacino di Porto Maurizio e ridimensiona le originarie prospettive di crescita collocandole in un'ottica di maggiore coerenza con le prospettive evolutive della città.

Con la DGR 149 del 25/02/04, è stato approvato il programma di interventi relativo ad un percorso di certificazione ISO 14001 o di registrazione EMAS di un Sistema di Gestione Ambientale entro il 31/12/05 delle Autorità portuali di Genova, Savona e La Spezia mediante un finanziamento a carico dei Fondi Docup Ob.2 al fine di avviare un procedimento di miglioramento continuo dell'impatto ambientale che deriva dalle attività portuali.

## **10.2 Le connessioni infrastrutturali**

I maggiori flussi generati dai traffici portuali e, in generale, il progressivo aumento dei traffici e delle relazioni alle diverse scale, da quella locale a quella sovranazionale, generano una forte domanda di potenziamento delle connessioni infrastrutturali. Il tema piuttosto complesso è trattato nel PTR.

Il problema delle connessioni infrastrutturali assume nel caso di Genova una particolare dimensione rispetto a quella degli altri capoluoghi, per la compresenza di una pluralità di fattori (porto, connessioni autostradali con il nord, mancanza di alternative all'autostrada anche in funzione della mobilità locale, saturazione dei collegamenti ferroviari verso nord). La risposta al problema, piuttosto articolata, si colloca a due diversi livelli: quello di area vasta e gli altri interventi in ambito urbano.

La Spezia ha affrontato il tema delle connessioni infrastrutturali con il porto e della riorganizzazione del sistema di accesso all'area urbana ed è pervenuta all'individuazione di un disegno complessivo di variante alla S.S. Aurelia in parte già realizzato. Parallelamente è in corso di realizzazione la nuova barriera doganale e l'accesso unico al porto. Le connessioni ferroviarie con il porto hanno anch'esse beneficiato di un processo di ammodernamento connesso al potenziamento della linea pontremolese ed oggi il porto della Spezia movimentata su ferro una quota consistente (dell'ordine del 25-30%) dei container.

## **10.3 Il sistema ferroviario**

Diversi sono gli interventi che si trovano ad un differente fase di progettazione previsti per adeguare e rafforzare le infrastrutture ferroviarie.

In data 22.10.1999 è stato sottoscritto tra Regione Liguria, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato S.p.A un Protocollo d'Intesa per la definizione delle priorità e degli indirizzi della progettazione del riassetto complessivo del nodo ferroviario di Genova con lo scopo di potenziare il traffico ferroviario passeggeri e di merci e ottenere una separazione dei flussi di traffico di media e lunga percorrenza da quelli ad uso del servizio ferroviario metropolitano inserito nell'ambito della città e favorire la soluzione delle criticità della mobilità urbana. Con D.G.R. n.443 del 17/04/2003 la Regione ha espresso le proprie valutazioni sul progetto preliminare ai sensi del D.Lgs. n.190/2002. Numerosi sono gli interventi che si integrano con il progetto del nodo i più significativi dei quali sono:

- il raccordo fra la bretella di Voltri e la stazione Principe e il riassetto degli impianti ferroviari fra Voltri e Pegli;
- il riassetto degli impianti di Sestri Ponente-Aeroporto;
- la specializzazione a servizio metropolitano della linea dei Giovi;
- il riassetto e il potenziamento degli impianti di Principe, Brignole e Terralba;
- l'integrazione con la Linea Metropolitana Genovese;
- il quadruplicamento della linea Terralba e Nervi;
- l'adeguamento e il potenziamento degli impianti per i servizi metropolitani.

Tra le priorità di intervento vi è anche la realizzazione di una nuova linea di attraversamento appenninico, strettamente connessa con quella del nodo ferroviario genovese; quale soluzione preferibile per il terzo valico è stato considerato il corridoio Genova – Novi Ligure nell'ottica di conseguire un'alta capacità di trasporto specie per le merci per il collegamento di Genova con le direttrici per il Piemonte e la Lombardia (corridoio tirrenico – Nord Europa).

Con D.G.R. N.579 del 30/05/2003 la Regione ha espresso le proprie valutazioni sul progetto preliminare del terzo valico dei Giovi ai sensi del D. Lgs. N.190/2002. Il 29/09/2003 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale delle tratta Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi.

Un altro progetto riguarda il raddoppio della linea ferroviaria costiera Genova-Ventimiglia che interessa una tratta di 74 km e i tre grandi ambiti: Sanremese, Imperiese, Albenganese-Finalese. La finalità del progetto è quella di far assumere alla futura linea costiera nei confronti dei collegamenti internazionali una capacità di prestazione adeguata alla esigenza di collegamenti velocizzati lungo l'arco costiero italo-francese, esigenza che si rafforza con la prospettiva di attuazione della connessione veloce tra Genova e Milano.

Il progetto di raddoppio della Linea Pontremolese, previsto dall'Intesa Quadro Stato Regione, rientra nell'Obiettivo di creare un corridoio tra il Tirreno e il Brennero.

Nell'ambito dell'Intesa Quadro Stato Regione si inserisce anche il progetto di adeguamento della rete di linee della metropolitana Genovese.

#### **10.4 Il sistema stradale**

Di seguito sono descritti i progetti stradali e autostradali la cui realizzazione è finalizzata a garantire un'adeguata mobilità sulle principali arterie della Liguria, oggi fortemente congestionate.

##### La Nuova Aurelia

Il Progetto del Piano Territoriale Provinciale promuove la Progettazione del tracciato di una nuova infrastruttura alternativa all'attuale Aurelia e all'Autostrada di collegamento lungo l'arco ligure ad integrazione di tratti della variante all'Aurelia già realizzati o in fase di progettazione; sul tema è stato siglato un primo protocollo di Intesa tra Regione, Province e Anas il 25 Luglio 2003.

##### Nodo autostradale e autostradale genovese

Le analisi compiute sulla rete autostradale attuale evidenziano in modo significativo la condizione di crisi del sistema infrastrutturale genovese determinata dall'incremento di traffico conseguente allo sviluppo delle attività portuali e logistiche, al nuovo ruolo che sta assumendo il Porto di Genova come porta sud d'ingresso all'Europa e all'incremento della movimentazione passeggeri – traghetti e crociere; un elemento non trascurabile è anche il progressivo aumento del traffico turistico nelle direzioni delle due riviere che generano flussi in ingresso di grande portata che spesso provocano il collasso della rete nei periodi estivi e nei fine settimana.

Il disegno complessivo di riorganizzazione del nodo è stato proposto con il PTC della Provincia di Genova; con la Delibera CIPE del 21.12.2001 il Nodo è stato inserito tra le opere del 1° Programma delle Infrastrutture strategiche. Con D.G.R. N.610 del 6/6/03 la Regione ha approvato gli elaborati



progettuali relativi alle elaborazioni propedeutiche alla progettazione preliminare del Nodo stradale e autostradale di Genova.

L'intento non è solo quello di risolvere problemi di tipo trasportistico migliorando l'offerta di mobilità sulle principali strade e autostrade e decongestionando il traffico metropolitano genovese, ma anche di far assumere al Nodo Stradale e Autostradale Genovese un ruolo di snodo strategico dove far confluire, in modo integrato, i traffici provenienti dal porto, dalla città e dal sistema infrastrutturale.

Il progetto del Nodo autostradale genovese, secondo quanto consegnato nel giugno 2003 al C.I.P.E., si compone: della gronda di ponente dalla connessione della A10 con la A26 in località Genova-Voltri fino al Polcevera; del raddoppio A7 tra Genova-Ovest e il confine regionale; della gronda di levante tra Bolzaneto e la località Campodonico sull'A12 tra Chiavari e Lavagna.

Il progetto del Nodo autostradale genovese si integra con un complesso di interventi dislocati nell'intero territorio provinciale:

- Il Nodo di S.Benigno, che ha lo scopo di selezionare i flussi da/per il porto di Genova da quelli caratterizzanti la viabilità ordinaria;
- Il Tunnel Subportuale, che ha lo scopo di migliorare l'efficienza del collegamento viario veloce di penetrazione ed attraversamento del centro città dal nodo di San Benigno alla foce, attualmente assolto dalla sopraelevata;
- La Strada di scorrimento a mare del ponente che ha lo scopo di potenziamento infrastrutturale del traffico di scorrimento a media percorrenza, il decongestionamento della viabilità urbana adiacente (Aurelia);
- Il Nodo di Pontedecimo;
- Il Collegamento dei caselli autostradali di Chiavari e Lavagna
- Il Collegamento dei nuovi caselli autostradali in Val Fontanabuona
- Il Tunnel Rapallo-Santa Margherita Ligure che si innesta nei pressi del casello autostradale di Rapallo e, bypassando l'abitato di Rapallo, va ad inserirsi ai margini dell'abitato di S.Margherita Ligure.

#### Imperiese

Nell'ambito dell'Imperiese è stato trasmesso al CIPE il progetto preliminare dalla variante all'Aurelia nell'abitato di Imperia il cui tracciato interessa i comuni di Imperia, Diano Castello e Diano Marina.

Lo scopo è quello di creare una viabilità ordinaria alternativa per evitare che i traffici di media/lunga percorrenza transitino attraverso il centro cittadino.

Sono previsti inoltre interventi che fanno parte del complessivo ammodernamento in corso da alcuni anni, della S.S. 28 del "Colle di Nava", quale principale arteria di collegamento tra le aree costiere dell'imperiese e l'entroterra ligure e le aree del basso Piemonte (Corridoio tirrenico).

#### Savonese

Nel settembre 2003 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della Legge n°443 del 21 dicembre 2001 il progetto di variante alla SS1 Aurelia che si configura come un asse tangenziale alla città di Savona e costituisce un percorso alternativo di attraversamento dell'area.

La Variante assolve le funzioni di raccolta e distribuzione dei traffici provenienti/diretti dalle aree a più intensa urbanizzazione, decongestionando la viabilità costiera dai flussi di attraversamento e restituendo gran parte della rete viaria cittadina al traffico locale. In particolare l'intento è quello di superare le criticità derivanti dall'attraversamento del centro di Savona e dal collegamento con l'abitato di Albisola Superiore.

Oltre a costituire un rapido collegamento tra l'autostrada A10 e le aree portuali dell'ambito interessato tali progetti completano una serie di interventi realizzati o in via di realizzazione verso ponente, finalizzati al superamento del nodo viario di Savona e Vado Ligure.

### Progetti stradali nell'ambito spezzino

L'elaborazione del PTC La Spezia Val di Magra e del PTC provinciale ha favorito la maturazione di una strategia complessiva che ha trovato una prima organica espressione all'interno del PRUSST dell'Area centrale La Spezia- Val di Magra.

Gli interventi in progetto nell'ambito dello Spezzino riguardano la realizzazione della Terza corsia autostradale (tratta S. Stefano Magra – Viareggio) e delle opere connesse e collaterali e la variante all'abitato di La Spezia.

Quest'ultima si configura quale asse tangenziale alla città; l'ultimo lotto realizza funzionalmente il collegamento con la A12 e si configura come percorso alternativo ottimale per il traffico autostradale diretto e/o proveniente dall'autostrada, riducendo i tempi di percorrenza e le distanze per accedere da Nord al Porto di La Spezia. Terza corsia e opere connesse e collaterali costituiscono un rafforzamento dell'armatura infrastrutturale dell'area retroportuale di Santo Stefano Magra.

La "Variante Cisa" Santo Stefano - Sarzana, la bretella Santo Stefano - Ceparana e la complanare Luni-Carrara, funzionano da by-pass per gli abitati di Sarzana, Santo Stefano e Ceparana. In sponda destra del Magra, si viene a realizzare un ulteriore asse, costituito dalla variante all'Aurelia di Arcola.

## **11 Ulteriori iniziative e strategie per una mobilità sostenibile**

---

### **11.1 Genova**

Il Comune di Genova ha intrapreso diversi progetti e introdotto numerose misure mirate a ridurre gli effetti dannosi determinati dalle pressioni esercitate sull'ambiente dal traffico urbano in crescita. Già nell'ambito del Programma stralcio di tutela ambientale, il Comune di Genova ha presentato progetti relativi alla mobilità sostenibile quali:

- taxi collettivo con tassametro intelligente per frazionamento della tariffa,
- taxi collettivo con posizionamento GPS,
- car sharing,
- aggiornamento del Piano Urbano del Traffico,
- ricarica veicoli elettrici,
- Mobility Manager,
- aggiornamento tecnologico del centro operativo automatizzato per il controllo del traffico,
- distribuzione delle merci nel centro storico con mezzi a basso o nullo impatto ambientale,
- controllo degli accessi nel centro cittadino tramite l'adozione di schemi integrati di road pricing,
- progetto "via d'acqua".

Il Piano del Traffico adottato nel 1995 poneva gli obiettivi di reintrodurre il filobus nelle due direzioni dell'asse viario principale e di disincentivare l'attraversamento del centro cittadino per il collegamento tra Ponente e Levante. Tra gli obiettivi del piano si segnalano:

- favorire il trasferimento di quote significative di mobilità dal trasporto individuale al trasporto pubblico,
- migliorare la fruibilità delle aree pedonali preesistenti e ove possibile ampliarle,
- favorire la possibilità di transito pedonale all'interno della zona centrale,
- favorire l'utilizzo di mezzi a trazione elettrica o comunque a tecnologia innovativa a basso impatto ambientale.

Nel Dicembre del 1999 è stata approvata la prima revisione del Piano Urbano del Traffico che prevede a breve termine la realizzazione degli interventi amministrativi e di organizzazione dello

spazio urbano esistente; a medio termine l'adeguamento delle sezioni stradali e la creazione di nuovi parcheggi; a lungo termine la realizzazione delle opere strutturali già previste nel PRG. La Prima Revisione del PUT ha confermato gli obiettivi iniziali e integra le iniziative sulla mobilità privata con azioni coordinate sul servizio ferroviario metropolitano, sulla metropolitana e sul servizio di trasporto pubblico.

In programma vi è il progetto strutturale di trasporto pubblico per la città attraverso un sistema integrato di servizio metropolitano su ferro che colleghi il ponente (Voltri) con il Levante e la Val Polcevera, il centro storico con la metropolitana comunale, le restanti zone con mezzi pubblici su gomma e privati.

L'obiettivo è quello di fornire una valida alternativa all'uso dell'automobile tramite gli interventi sulla rete ferroviaria, integrati con il completamento della metropolitana, con l'istituzione di linee di trasporto pubblico in sede propria, prolungamento del filobus, la creazione di parcheggi di interscambio esterni al centro cittadino, l'installazione di nuovi mezzi di risalita soprattutto nelle zone più densamente abitate.

Il piano integrato per la mobilità prevede azioni nelle seguenti aree: limitazioni all'accesso; strategie integrate di pricing; trasporto collettivo passeggeri; nuove forme di uso/ proprietà dei veicoli; misure soft nei confronti dell'utenza; distribuzione delle merci; sistemi di gestione e servizi; flotte di veicoli puliti.

Tra gli interventi sviluppati nell'ambito di progetti regionali, nazionali o comunitari portati avanti dal Comune, in alcuni casi in via sperimentale, nell'ambito della mobilità sostenibile si segnala: sperimentazione del road pricing nell'area centrale cittadina; distribuzione merci nel centro storico con veicoli a basso o nullo impatto; collegamento via mare tra il ponente e il centro cittadino tramite battelli che percorrono il canale di calme all'interno del porto; sperimentazione di un sistema di trasporto a chiamata; car sharing tramite l'adesione all'iniziativa promossa dal Ministero dell'Ambiente; equipaggiamento di autovetture pubbliche ad uso di taxi collettivi; altri interventi radicali per una mobilità sostenibile (finanziati nell'ambito dei DD 95/SIAR/00 ed il DD 1275/IAR/02 del MATT). Si segnala infine il progetto Mobility Manager sviluppato in seguito all'emanazione del Decreto 27/08/98 che si è proposto un approccio di gestione della domanda di mobilità prevalentemente sistemica attraverso la definizione e attuazione di piani di Spostamento Casa Lavoro.

Il Comune di Genova ha inoltre introdotto l'obbligo del bollino blu per tutti i veicoli circolanti sul terreno comunale. Questa iniziativa se può essere di ausilio ad una migliore manutenzione delle autovetture (evitando ad esempio casi di mancata manutenzione delle marmitte catalitiche) non affronta però il problema centrale che è quello di ridurre il numero di veicoli circolanti, affrontato tramite altre iniziative.

Il Comune inoltre sta operando da tempo per dotarsi di strumenti di simulazione del traffico e analisi dei dati e possiede un insieme piuttosto ricco di tools che permettono l'analisi della domanda, la simulazione dell'assetto del traffico, pubblico e privato, la microsimulazione di assetti di circolazione e l'analisi della regolazione semaforica. Il Comune dispone inoltre di un Centro di Controllo del Traffico, punto nodale della gestione del traffico cittadino la cui base dati fornisce gli elementi indispensabili all'attività di pianificazione.

Il comune di Genova ha inoltre proceduto ad una serie di analisi sperimentali e teorico/analitiche per migliorare la conoscenza riguardo specifici aspetti del trasporto urbano e dei suoi effetti diretti sulla qualità dell'aria.

E' stato inoltre sviluppato, grazie ad una collaborazione tecnico scientifica tra Comune di Genova, Provincia di Genova ed Università di Genova, un codice appositamente studiato per la stima delle emissioni [PROGRESS (PROGram for Road vehicles EmiSSion evaluation) ed è stata attivata una collaborazione tra Comune di Genova e Provincia per integrare e mettere a fattor comune le reciproche conoscenze e reti di monitoraggio.

## **11.2 Spezzino**

Il Comune della Spezia, negli ultimi anni, ha avviato un'attività di pianificazione degli interventi sulla mobilità con la predisposizione di strumenti quali il Piano Urbano del Traffico, il Piano del Trasporto Pubblico, il Piano della Sosta, il Piano della Sicurezza Stradale e i programmi integrati della mobilità.

Accanto all'attività pianificatoria è stata avviata una puntuale campagna di rilevazione dell'inquinamento acustico, atmosferico e di rilievo e monitoraggio dei flussi di traffico.

In conformità a quanto previsto dalle direttive nazionali e regionali è stata avviata una politica di riduzione dell'utilizzo dell'auto in città, a favore del trasporto pubblico su gomma, con utilizzo di mezzi più confortevoli e meno inquinanti, ed è stato favorito l'utilizzo del trasporto con bus a minor impatto ambientale e del trasporto marittimo garantendo agevolazioni tariffarie; parallelamente è stato incentivato l'uso della bicicletta con la realizzazione di piste ciclabili.

La Pianificazione Strategica intende inserire la tematica della mobilità urbana all'interno di un disegno complessivo più ampio, che tenga conto delle possibili integrazioni con gli altri comuni e inserisca La Spezia all'interno di un sistema della mobilità di area vasta. Il dibattito, in sede della specifica Commissione "Grandi infrastrutture, infrastrutture metropolitane e mobilità", consentirà di recepire nuove proposte progettuali in relazione ai temi ancora aperti e apportare soluzioni innovative agli interventi in corso di progettazione. La Pianificazione Strategica dedica ampio spazio a tutte le tipologie di trasporto, gomma, ferro e marittimo, individuando possibili integrazioni e proposte comuni tra i diversi soggetti coinvolti.

L'obiettivo fondamentale è rappresentato dal soddisfacimento della domanda di mobilità tenuto conto delle necessità di rispetto dell'ambiente e della salute dei cittadini.

I principali strumenti e atti pianificatori in grado di permettere di raggiungere detto obiettivo possono essere così sintetizzati:

- potenziamento del trasporto pubblico;
- piano della sosta (monitoraggio e tariffazione);
- realizzazione di un sistema di parcheggi a corona del centro storico e costruzione di parcheggi d'interscambio modale;
- potenziamento del trasporto pubblico su gomma e via mare;
- fluidificazione del traffico con la realizzazione di rotatorie, potenziamento del sistema centralizzato dei semafori, canalizzazione del traffico, divieto di circolazione delle auto non catalizzate nel centro storico, limitazioni al traffico pesante nelle aree più critiche, individuazione di nuove ZTL (zone a traffico limitato) e ZSL (zone a sosta limitata), etc.

E' inoltre in corso di redazione il nuovo Piano Urbano del Traffico che consentirà di programmare i nuovi futuri interventi di regolazione della circolazione che dovranno tenere conto dell'entrata in esercizio della variante Aurelia (II lotto), oltre che di quanto emerso nei lavori della pianificazione strategica.

Tra gli interventi già realizzati o concretamente avviati nell'ambito dello spezzino che possono incidere sulla qualità dell'aria si segnala:

- La realizzazione di nuovi fasci binari presso il Porto per incentivare il trasporto dei containers su materiale rotabile
- La realizzazione di un sistema per i parcheggi di interscambio integrato con i bus navetta a pagamento contenuto
- Avvio da parte del Comune di procedure per la richiesta di adesione alla convenzione nazionale - iniziativa carburanti a basso impatto
- Avvio delle procedure per la trasformazione del parco autovetture della Provincia.
- Realizzazione di alcuni tratti di piste ciclabili

- Disincentivazione dell'ingresso nei centri storici e ampliamento aree pedonali
- Miglioramento della viabilità di collegamento tra porto e autostrade avviato con la realizzazione di un nuovo svincolo
- Realizzazione di un impianto di distribuzione del metano cittadino
- Realizzazione o progettazione di diversi parcheggi ed avvio del programma per la realizzazione di parcheggi pertinenziali su aree pubbliche.

### **11.3 Comune di Savona**

Tra i progetti relativi alla mobilità che si stanno sviluppando nell'ambito urbano del Savonese che potranno avere un'incidenza positiva sulla qualità dell'aria si segnala la Linea elettrificata Savona-Vado, filovia innovativa bimodale su gomma (funzionamento sia elettrico che a gasolio) per la quale è già stato approvato il Progetto definitivo in sede Ministeriale; il finanziamento previsto è per il 60% statale e il restante 40% dell'azienda Consortile Trasporti Savonese.