VERBALE della CONFERENZA ISTRUTTORIA

FASE PRELIMINARE DI CONFRONTO (SCOPING)

ex art. 8, COMMA 2, della L.R.10 agosto 2012, n. 32 e s.m.

OGGETTO	Documento propedeutico di integrazione al progetto di PRIIMT per il perfezionamento dell'assetto infrastrutturale del nodo savonese, e per l'inserimento del Piano della Mobilità Ciclistica Ligure (PMCL)
AUTORITÀ PROCEDENTE	Settore Trasporto Pubblico Regionale – Regione Liguria
DATA DI AVVIO del PROCEDIMENTO	14/03/2023

Il giorno 3 aprile 2023 alle ore 10.00 è stata convocata in modalità video la Conferenza Istruttoria di cui all'art.8 della l.r. 32/2012 e s.m. per l'illustrazione del Documento propedeutico di integrazione al progetto di PRIIMT per il perfezionamento dell'assetto infrastrutturale del nodo savonese, e per l'inserimento del Piano della Mobilità Ciclistica Ligure (PMCL) e del relativo Rapporto Preliminare.

Alla Conferenza, alla quale sono stati invitati i soggetti competenti in materia ambientale concordati tra l'Autorità Procedente e l'Autorità Competente, hanno preso parte:

NOMINATIVO	ENTE DI APPARTENENZA
Ing. Gabriella Rolandelli	Regione Liguria – Vice Direzione Generale Infrastrutture e Trasporti
Ing. Luca Lazzoni	Regione Liguria – Settore Trasporto pubblico regionale
Dott. Sergio Ferrari	Regione Liguria – Settore Trasporto pubblico regionale
Dott.ssa Tatiana Sammartano	ARPAL
Dott. Matteo Zanelli	Regione Liguria - Settore Politiche della natura e delle aree interne, protette e marine, parchi e biodiversità
Dott.ssa Marta Ballerini	Regione Liguria - Settore Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile
Arch. Patrizia Ottonello	Regione Liguria – Settore Urbanistica
Arch. Anna Celenza	Regione Liguria - Settore Pianificazione territoriale e VAS
Arch. Paolo Rocco	Regione Liguria - Settore Pianificazione territoriale e VAS
Arch. Anna Bertonasco	Regione Liguria - Settore Pianificazione territoriale e VAS

Apre la seduta l'arch. Celenza precisando che, a valle della conclusione della procedura di valutazione ambientale del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti – PRIIMT (che si è conclusa con DGR 773 del 05/08/2022 e nota di riscontro all'ottemperanza del 23/12/2022), il Settore Trasporto Pubblico Regionale ha rilevato la necessità di integrare il progetto di Piano. Di conseguenza è stata attivata la procedura di VAS per tali specifiche integrazioni:

- con nota Prot-2023-0272955 in data 14/03/2023 il Settore Trasporto Pubblico Regionale ha inviato la documentazione e richiesto l'attivazione della procedura di VAS – fase preliminare di confronto (scoping) ai sensi della l.r.32/2012 per il Documento propedeutico di integrazione al progetto di PRIIMT in oggetto;
- con nota Prot-2023-0282496 in data 16/03/2023 il Servizio Pianificazione Territoriale e VAS ha comunicato l'avvio della fase preliminare di confronto (scoping) ex art.8 della l.r.32/2012 e s.m.i. ai soggetti competenti in materia ambientale concordati con l'Autorità Procedente ed ha altresì convocato la Conferenza Istruttoria prescritta al comma 2 della stessa legge regionale, oggetto del presente Verbale.

Lo scopo della fase preliminare di confronto è quello di definire la portata ed il livello di dettaglio dei contenuti da sviluppare nell'elaborazione del successivo Rapporto Ambientale dell'integrazione al

progetto di PRIIMT.

Prende la parola l'ing. Lazzoni per illustrare il contenuto del documento propedeutico al progetto di PRIIMT e del relativo Rapporto Preliminare. Come già anticipato dall'arch. Celenza, è utile ribadire il percorso di formazione del PRIIMT che si è snodato, per un arco temporale di circa due anni, fino a ottenere, nel dicembre dello scorso anno, il riscontro dell'ottemperanza alle prescrizioni apposte in sede di pronuncia di VAS. Di seguito si sarebbe potuto concludere l'ter di formazione del Piano, ai sensi dell'art. 29 ter della L.R. n. 33/2013, mediante proposta della Giunta al Consiglio regionale. Tuttavia, nel gennaio 2023, nell'ambito dell'ininterrotto processo partecipativo e consultativo del Piano, Regione Liguria ha ricevuto dagli Enti del territorio della Provincia di Savona formale richiesta di valutare l'inserimento, nelle linee di azione del formando documento di Piano, di alcune opere strategiche, il cui livello di «maturazione», nel biennio 2020 – 2022, è nel frattempo progredito. Questi interventi consentirebbero il rafforzamento dei contenuti programmatori del PRIIMT, accrescendo l'efficacia delle azioni per la migliore risoluzione del nodo infrastrutturale di Savona. A ciò si aggiunge la scelta di allegare al PRIIMT, quale elemento di approfondimento settoriale, il Piano della Mobilità Ciclistica Ligure (PMCL), redatto ai sensi della legge n. 2 dell' 11 gennaio 2018. Alla luce delle circostanze sopraesposte, Regione Liguria ha ritenuto di dover procedere a una integrazione del redigendo Piano Integrato delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti.
Si ritiene utile riassumere sinteticamente che cosa è il PRIIMT prima di analizzare nel dettaglio in che cosa consiste l'integrazione proposta. Il Piano Regionale Integrato della Mobilità, delle Infrastrutture e dei Trasporti (PRIIMT) è un documento strategico che delinea nel medio (2030) lungo periodo (2030+) lo scenario di sviluppo del sistema della mobilità, dei trasporti e delle infrastrutture. La struttura generale del PRIIMT, che sarà integralmente conservata nella sua integrazione, è costituita da:

- 4 fondamenta, ovvero obiettivi di carattere trasversale che nel loro insieme mirano a soddisfare le esigenze di mobilità attuali e prospettiche della Regione.
- 4 pilastri che identificano le azioni strategiche per il perseguimento degli obiettivi (opere infrastrutturali, servizi di mobilità, politiche di gestione e di regolazione della domanda, politiche di gestione e di regolazione dell'offerta).
- linee di azione, per ognuna delle quali sono definiti gli interventi e le misure a supporto dell'attuazione delle politiche regionali e sono riportati i costi stimati per ciascuna iniziativa indicata nella linea di azione.

L'arch. Celenza sottolinea che l'integrazione proposta al progetto di PRIIMT segue la stessa struttura del piano e, di conseguenza, anche la valutazione degli impatti è strutturata in modo analogo a quanto già visto nel piano; gli SCA possono quindi disporre di un percorso metodologico-procedurale già delineato che quindi potrà agevolare le rispettive istruttorie tecniche.

L'ing. Lazzoni illustra il contenuto dell'integrazione al progetto di PRIIMT che, senza modificare la struttura generale del Piano, comporta l'aggiornamento dei contenuti del PRIIMT relativi alla mobilità ciclistica e l'inserimento nelle linee di azione anche di quegli interventi, tra quelli emersi dalle interlocuzioni con gli enti, aventi le necessarie caratteristiche di efficacia e fattibilità tecnico – economica.

Il Piano della Mobilità Ciclistica Ligure (PMCL) è confluito all'interno del PRIIMT, quale sua specificazione settoriale in materia di mobilità ciclistica, in quanto la Regione Liguria intende la ciclabilità come tipologia di trasporto all'interno di una più ampia rete pubblica di trasporto che comprende anche la mobilità su gomma e su rotaia.
Il PMCL individua quattro obiettivi specifici per lo sviluppo e promozione della mobilità ciclistica in linea gli obiettivi di Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile:

- SVILUPPARE la mobilità ciclistica come modalità di trasporto per le esigenze quotidiane e le attività turistiche;
- GARANTIRE la sicurezza e la qualità della mobilità ciclistica;
- PROMUOVERE la sostenibilità ambientale del sistema della rete ciclabile regionale
- PROMUOVERE la valenza territoriale, sociale ed economica del sistema della rete ciclabile regionale, facendola diventare elemento trainante per conseguire una maggiore vivibilità del territorio ed uno sviluppo di nuove opportunità.

Il PMCL riserva un particolare focus, per l'importanza che riveste per la Regione Liguria, alla Ciclovia Turistica Nazionale Tirrenica a cui si affiancheranno i cosiddetti Assi di Distribuzione Valliva. Questi ultimi, partendo dalla costa, condurranno da e per l'entroterra attraverso le piane costiere e le valli meno acclivi. Il PMCL prevede infine la creazione di Itinerari ciclabili tematici, allo scopo di diffondere la conoscenza e la fruizione del ricco patrimonio naturale, artistico gastronomico della Regione Liguria.

L'integrazione al PRIIMT oggetto del presente documento, oltre a quanto previsto dal PMCL, si colloca in un contesto territoriale particolarmente circoscritto (compreso tra Vado e Albisola) e riguarda gli interventi proposti dagli Enti della provincia di Savona, prevalentemente in ambiente urbano e portuale.
Il contesto in cui si inseriscono le integrazioni del savonese è stato descritto dal rapporto Fondazione De Mari-Censis pubblicato nell'ottobre del 2022. In particolare il Censis individua due fattori maggiormente critici: l'andamento demografico della popolazione e la dinamica economica declinante. Il rapporto evidenzia anche come le criticità sulle infrastrutture di collegamento completino gli aspetti di lungo periodo che più connotano, in negativo, il profilo socioeconomico della provincia, condizionandone le potenzialità. Agli aspetti limitanti si affianca però anche una posizione geografica premiante che mette la provincia al centro delle rotte di scambio commerciale tra l'Italia e l'estero, rendendola anche nodo strategico per i flussi di persone e merci nell'area del Nord Ovest. In questo contesto, il rapporto individua negli gli investimenti infrastrutturali una delle chiavi di volta del rilancio dello sviluppo del territorio.
Per quanto ancora da sottoporre a opportune verifiche tecniche e quindi passibile di modifiche, l'elenco delle opere proposte include sia interventi di tipo amministrativo-gestionale, sia interventi di tipo infrastrutturale, che riguarderanno in particolare i collegamenti porto-città, le reti ferroviarie, le connessioni con le reti autostradali e la sicurezza stradale. Si tratterà, in larga parte, di progettualità che andranno a sostituire infrastrutture esistenti e oggi non più in grado di operare secondo i moderni standard prestazionali, o che incideranno in modo positivo rispetto all'inserimento delle attuali infrastrutture nel contesto del tessuto urbano (ad esempio con opere di mitigazione dell'impatto acustico o di rinaturalizzazione). La realizzazione di nuove opere sarà in larga parte mirata a migliorare i collegamenti esistenti tra la rete viaria locale e la rete a scorrimento veloce o autostradale, con l'obiettivo di bypassare i centri urbani, alleggerendoli dal traffico pesante di attraversamento, con ricadute positive per la popolazione.
Nel complesso, rispetto all'opzione zero, si può affermare che l'integrazione savonese allo scenario di Piano non determinerà un miglioramento prestazionale del sistema della mobilità regionale significativamente apprezzabile dal modello di simulazione adottato dal PRIIMT; tuttavia gli interventi in essa previsti consentiranno di ridurre sensibilmente e in modo mirato le ricadute negative, sia in termini ambientali, sia in termini di qualità della vita, che le attività portuali tipicamente generano nelle aree cittadine più prossime agli scali merci.

Come già evidenziato, l'integrazione al PRIIMT non avrà alcun impatto sulla struttura generale del Piano avendo potuto fare riferimento alle considerazioni già formulate nel rapporto ambientale che ha terminato la procedura di VAS. Non mutando la struttura del Piano non si prevedono variazioni rispetto all'analisi di coerenza condotta nel Rapporto Ambientale che, nel dicembre 2022, ha terminato la procedura di VAS. Anche l'approccio metodologico e contenutistico di analisi dei possibili impatti sull'ambiente sarà il medesimo adottato nel rapporto ambientale che ha già concluso la procedura di VAS. La valutazione dei possibili impatti significativi sull'ambiente seguirà la procedura articolata in 5 fasi, già applicata per il PRIIMT. Il Rapporto ambientale dell'integrazione al PRIIMT, analogamente al Rapporto ambientale del PRIIMT, conterrà inoltre una serie di indicazioni per l'attuazione degli interventi previsti nelle azioni di Piano. Alla formulazione di tali indicazioni si giungerà con un approccio metodologico articolato in due fasi: una prima fase di analisi, a mezzo di specifiche schede, dell'interferenza di ogni nuova opera infrastrutturale con un set di livelli ambientali; una seconda fase di definizione, sulla base dell'analisi delle interferenze, di misure e di indicazioni, allo scopo di:

- supportare la valutazione delle alternative di tracciato orientando la scelta su percorsi che non prevedano, o almeno minimizzino, le ripercussioni ambientalmente più significative (es livello quantitativo sulla risorsa idrica qualora l'opera impatti a livello di falda, ad esempio

scavi di gallerie che intercettino falde acquifere oppure livello qualitativo in termini di alterazioni fisiche e morfologiche dell'alveo)
- anticipare gli aspetti che dovranno essere approfonditi, una volta definito il tracciato definitivo delle opere,
- prevedere misure orientate ad elevare la sostenibilità della progettazione (es. cambiamenti climatici)

Per quanto riguarda lo studio di incidenza, analogamente a quanto già sviluppato per il PRIIMT, l'approccio che verrà adottato per individuare le possibili interazioni rispetto alla rete Natura2000 si basa su ragionevoli riflessioni sulle azioni del piano, definendone la loro potenzialità di incidenza, in funzione di alcuni parametri significativi definiti come: potenziale tipologico, potenziale localizzativo, potenziale quantitativo.

L'arch. Celenza ringrazia per la presentazione dettagliata che ha reso evidente come la proposta oggi in esame sia specificatamente riferita alle integrazioni del nodo savonese e del PMCL e che ha evidenziato esaustivamente come si intenda affrontare la redazione del Rapporto Ambientale.

La dott.ssa Ballerini chiede se, riguardo agli interventi proposti verrà fornita una breve scheda sintetica sulla motivazione dell'opera e le possibili alternative.

L'ing. Lazzoni risponde che è prevista una scheda per ogni opera che riporta una individuazione localizzativa di massima (un buffer) e le motivazioni. Va detto che sono interventi che vanno ad agire prevalentemente in ambito urbano e spesso sono interventi che generano differenze sulla sicurezza stradale o diminuiscono gli impatti sulle abitazioni vicine ma non vengono rilevate dalla modellistica (ad esempio sostituzione di un asse viario o pannelli anti rumore).

Il dott. Zanelli rileva una questione terminologica relativa al nome dell'elaborato da definire "studio di incidenza" e non "valutazione di incidenza". Inoltre sottolinea che l'impostazione generale della valutazione, correttamente, riconduce gli impatti ambientali del piano ad un modello, quindi ad un sistema semplificato e, di conseguenza vengono fornite indicazioni di massima. L'incidenza sulle componenti ecosistemiche e bionaturalistiche potrà essere verificata puntualmente solo nel caso si concretizzino a livello progettuale le previsioni di piano.

L'arch. Celenza sottolinea che questo livello di approfondimento è una prerogativa della pianificazione strategica: per le c.d. "varianti" il PRIIMT infatti esprime ipotesi di collegamento costituite da un buffer e non definisce tracciati precisi. Una siffatta natura del piano non può che analizzare le condizioni di massima per conseguire la sostenibilità ambientale, e offrire un quadro di riferimento fondamentale per indirizzare le fasi progettuali successive, nelle quali saranno esaustivamente approfondite le specifiche relazioni tra i tracciati con i diversi profili ambientali di volta in volta interessati

La dott.ssa Sammartano evidenzia che, in merito alla biodiversità, è necessario prendere in considerazione anche la cartografia riferita alla presenza di specie (di LiBiOss) comprensiva delle specie sensibili e tenere in considerazione la Connettività ecologica anche al di fuori della rete Ecologica Natura 2000, anche se le eventuali criticità andranno valutate poi in fase attuativa.

L'arch. Ottonello, ribadisce che anche per le nuove previsioni della variante integrativa oggetto del presente procedimento di scoping deve confermarsi quanto già evidenziato nei contributi istruttori forniti nel parere reso in relazione all'originario progetto di PRIIMT (differenza tra varianti e invarianti) e evidenzia che il riferimento per il quadro programmatico a livello pianificatorio deve essere la pianificazione sovraordinata (tra cui il PTCP e conseguentemente il rapporto degli interventi con i relativi regimi del sub-assetto insediativo in particolare per quanto concerne le previsioni che hanno interferenze con i regimi di conservazione e mantenimento) e la pianificazione di livello locale (SUG vigenti). A tale riguardo inoltre occorre tenere in debita considerazione, per la successiva fase di approfondimento progettuale delle opere, il rapporto con la pianificazione comunale e la compatibilità o meno degli interventi con la stessa.

L’arch. Bertonasco conclude sollecitando i soggetti competenti in materia ambientale a inviare i propri **contributi entro il termine previsto per il giorno 13 aprile 2023**. La fase preliminare di confronto, ai sensi dell’art.8, comma 2, della l.r 32/2012 e s.m.i., si concluderà entro 90 giorni dall’avvio del procedimento attraverso la redazione di apposito Verbale, corredato dagli eventuali contributi scritti che i soggetti competenti in materia ambientale coinvolti nella consultazione dovranno far pervenire al Settore Pianificazione Territoriale e VAS.
La seduta si chiude alle ore 11.35