

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4186

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RONCHI, TAMINO, RUSSO FRANCO, AGLIETTA, CEDERNA,
SCALIA, DONATI, FILIPPINI ROSA, VESCE**

Presentata il 5 settembre 1989

**Soppressione del piano per la realizzazione del raccordo
autostradale tra Voltri e Rivarolo e norme per la realizza-
zione del tronco ferroviario di collegamento Voltri-Linee
di valico appenninico**

COLLEGI DEPUTATI! — La zona del ponente e della val Polcevera nel comune di Genova, estesa 13.322 ettari su 23.955 complessivi comunali ed in cui vivono 272.000 abitanti su 722.000 residenti nel capoluogo, è caratterizzata da un profondo degrado, risultato di decenni di politiche del territorio mai rivolte a stabilire obiettivi di tangibile riequilibrio fra le diverse funzioni insediate (produttive, residenziali, portuali, di servizio, infrastrutturali, commerciali, ecc.).

La specificità del disegno morfologico ed orografico di base, unita alla posizione strategica dell'area, che ha di volta in volta significato la complessa stratificazione di più funzioni urbane incompatibili

fra di loro, non giustifica quindi ennesimi errori di previsione insediativa e infrastrutturale, pena la geometrica riproposizione dei nodi urbanistici fin qui irrisolti.

Lo strumento pianificatorio di riferimento, cioè il piano regolatore generale del 1980, adottato fino dal 1975, definisce per l'ampia area in questione, tra le molteplici direttrici di espansione e crescita urbana programmata, un canale infrastrutturale con andamento est-ovest detto bretella Voltri-Rivarolo che, tracciato di 15 km, in parte alle spalle del centro abitato ed in parte in stretta commistione con esso, dovrebbe collegare, seppur indirettamente, l'A 10, l'A 7, l'A 12, l'A 26 convergenti su Genova.

Ora, tale schema infrastrutturale, prevedibile e usuale per tutte le città metropolitane, presenta per il Ponente genovese particolari condizionamenti, dettati dall'assetto insediativo-territoriale, limitazioni risolte in sede di progetto del tracciato con un macroscopico compromesso teso a contenere i costi dell'opera, costituita di gallerie e viadotti i quali vengono a coincidere con un denso tessuto residenziale di nuovo e precedente impianto.

La necessità di questo collegamento autostradale viene fatta risalire alla costruzione all'estremo ponente della città del nuovo porto commerciale di Voltri-Prà-Pegli, opera sovradimensionata ad elevato impatto socio-ambientale e peraltro già connessa alla rete autostradale, mediante l'A 26 per Alessandria-Trafori a cui si affianca, previsionalmente, un collegamento ferroviario, detto anch'esso bretella, fra Voltri e le direttrici di valico appenninico.

L'importanza di questa seconda infrastruttura rotabile, sia sul piano della movimentazione delle merci che dei convogli passeggeri a lunga percorrenza, favorirebbe la metropolitanizzazione del tracciato ferroviario urbano, concorrendo a risolvere i problemi di mobilità pendolare e con essi la perdurante crisi del servizio di trasporto pubblico locale.

Il fattore inquinamento è messo in evidenza ed è all'attenzione della pubblica opinione da quando sono stati resi noti i primi dati parziali sulle concentrazioni delle sostanze rinvenute in atmosfera a Genova, che in questa parte di città sommano fonti veicolari ad emissioni industriali, con grave pregiudizio per la salute dei cittadini.

A tal proposito, l'ipotesi di declassificare alcuni tratti oggi autostradali, attraversanti il Ponente e la Val Polcevera, dopo l'entrata in esercizio della parallela bretella Voltri-Rivarolo, alla verifica delle

simulazioni sulla consistenza dei flussi di traffico risultanti, non appare elemento di riduzione dell'uso del mezzo privato nell'area urbana e metropolitana, ma anzi tale scenario indurrà una maggiore circolazione di autoveicoli gravitanti sul centro città e percorrenti aree urbane densamente abitate.

La configurazione di tale problematico quadro territoriale, indipendentemente da scelte programmatiche autostradali e ferroviarie fino ad oggi localmente e regionalmente compiute sulla base più di meccanismi inerziali che relazionate a verifiche di compatibilità, funzionalità ed economicità del sistema, impone serrate analisi che ristabiliscano priorità di indirizzi ed immediata consanguineità di scelte progettuali anche alternative a piani esecutivi.

La presente proposta di legge è quindi rivolta a proporre una inversione di sequenza fra due filosofie d'opera e d'intervento infrastrutturale a scala urbana, sovra-urbana, nazionale rispetto all'importanza del nodo genovese, nell'ottica e nella convinzione che solo così possano ristabilirsi le condizioni per un riequilibrio urbanistico-insediativo di un'area con diversi requisiti per venir dichiarata a « rischio ambientale ».

Se il giudizio del TAR, chiamato ad esprimersi sulla legittimità degli atti autorizzativi il raccordo autostradale, confermerà, nelle procedure, nella forma, nel merito la sottovalutazione dell'opera rispetto ai suoi impatti socio-ambientali, inibendo gli effetti realizzativi, di fatto saremmo di fronte, non solo alla possibilità, ma alla necessità di ridefinire la modalità infrastrutturale, operando di conseguenza con tutti gli strumenti necessari per passare dall'« autostradale » al « ferroviario ».

Superando con ciò quei logori steccati pianificatori settoriali resi ancor più labili ed inadeguati ad affrontare l'emergenza ambientale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. In relazione alle esigenze dell'assetto urbanistico-territoriale locale e dell'impatto socio-ambientale derivante dalla sua costruzione, cessa la realizzazione del raccordo autostradale tra la A 10, la A 7, la A 12 e la A 26, denominato bretella Voltri-Rivarolo e situato nel comune di Genova, già prevista e finanziata dal piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale, adottato con legge 12 agosto 1982, n. 531, e dalla legge 3 ottobre 1985, n. 526.

ART. 2.

1. Gli oneri assunti fino alla data di entrata in vigore della presente legge per ogni fase della progettazione e dell'esecuzione del raccordo di cui all'articolo 1 sono a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS).

ART. 3.

1. Il Ministro dell'ambiente, ai sensi dell'articolo 8 della legge 8 luglio 1986, n. 349, con propria ordinanza, dispone la sospensione di ogni attività preliminare e di cantiere per la costruzione del raccordo di cui all'articolo 1 e determina altresì la cessazione dell'occupazione urgente dei suoli, delle procedure di esproprio, della formazione degli stati di consistenza dei beni immobili.

ART. 4.

1. Il progetto di raccordo ferroviario Voltri-Linee di valico appenninico è soggetto alle disposizioni di cui ai decreti

del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 204 del 31 agosto 1988, e 27 dicembre 1988, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 4 del 5 gennaio 1989.

ART. 5.

1. La realizzazione del collegamento ferroviario Voltri-Linee di valico appenninico è infrastruttura pianificatoria primaria e si uniforma ai seguenti criteri:

a) soddisfazione delle esigenze di mobilità a livello locale e sovralocale;

b) attenta valutazione e contenimento dell'impatto ambientale;

c) economicità del rapporto costi-benefici rispetto ad infrastrutture per il trasporto su gomma.

ART. 6.

1. La costruzione del collegamento ferroviario Voltri-Linee di valico appenninico è dichiarata opera pubblica urgente ed indifferibile.

2. L'approvazione definitiva del progetto di tronco ferroviario di cui al comma 1 costituisce variante al piano regolatore generale comunale.

ART. 7.

1. La presente legge costituisce indirizzo di variante al piano regolatore portuale del porto di Voltri per la modificazione delle previsioni attinenti a spazi e reti di movimentazione delle merci, di cui sarà redatto un nuovo progetto, assegnando assoluta priorità al mezzo di trasporto ferroviario.