Oggetto: Progetto denominato "People Mover - Sistema di collegamento tra l'Aeroporto "Cristoforo Colombo" e il Parco Tecnologico degli Erzelli" Conferenza di Servizi ai sensi dell'art.14 comma 3 della legge 241/90 e s.m. e i.

Proponente: Comune di Genova – Direzione Mobilità e Trasporti

Relazione Urbanistica

Premesse

La Direzione Mobilità e Trasporti del Comune di Genova, con nota prot. n. 237853 del 20 giugno 2022, ha richiesto l'indizione di una Conferenza di Servizi preliminare per l'esame del "Progetto di Fattibilità Tecnico Economica relativo all'intervento denominato "People Mover - Sistema di collegamento tra l'Aeroporto "Cristoforo Colombo" e il Parco Tecnologico degli Erzelli", con contestuale trasmissione degli elaborati digitali di riferimento.

In merito alla scelta di un impianto a tipologia People Mover, la Relazione progettuale elaborato "GE2_All.06_Prog fattib_Doc alternative progettuali", riporta che: *l'Amministrazione, a seguito dell'esito dell'istruttoria del MIMS sull'istanza di finanziamento, comunicato con nota prot. TPL.REGISTRO_UFFICIALE.2022.0000364 del 19 gennaio 2022, sulla base delle valutazioni sull'impatto paesaggistico e alla luce delle risultanze dell'aggiornamento dell'analisi multicriteria, oltre che a valle degli approfondimenti sui sistemi a fune suggeriti nel corso del confronto con il MIMS, ha maturato la decisione di proporre la funicolare terrestre quale sistema di collegamento dall'Aeroporto di Genova alla collina di Erzelli, declinato in due diversi sistemi tecnologici.*
Per la tratta Stazione FS - Parco Erzelli viene proposta una funicolare terrestre con due veicoli di capacità pari a 300 persone, mentre per la tratta Stazione FS- Aeroporto è previsto un People Mover con un veicolo di capacità pari a 80 persone.
La scelta di presentare due impianti "disgiunti" è inoltre motivata, come indicato nella giustificazione trasportistica, dalla possibilità di modulare al meglio il servizio per un migliore soddisfacimento dell'utenza (diversa per i due sistemi sia in termini di "quantità" che per "tipologia"), adattando frequenza e posti offerti alle fasce orarie e "giorni tipo" a maggiore domanda.
Inoltre, il tipo di gestione prevista per tali impianti consente - con limitati incrementi di costi (legati sostanzialmente ai consumi) - di aumentare, anche istantaneamente, se necessario, le frequenze per un migliore soddisfacimento della domanda.

Pertanto è stato trasmesso alla valutazione un progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) di questa tipologia di impianto.

Descrizione dell'intervento

La soluzione proposta prevede la realizzazione di due impianti distinti ed interconnessi, come di seguito indicato dal progetto:

- impianto principale, di lunghezza 1.015 m. ca e tipologia a funicolare terrestre, che consente di raggiungere la collina di Erzelli e trova la sua stazione di partenza in un'area posta a nord-ovest dell'aeroporto cittadino, in una zona attualmente destinata al deposito delle merci (Derrick aeroporto), a nord di via Pionieri e Aviatori d'Italia (area che sarà resa raggiungibile anche dalla nuova stazione ferroviaria, che sorgerà a breve distanza).

- seconda tratta dell'impianto, di lunghezza 530 m ca e tipologia people mover, che consente di realizzare il collegamento diretto tra detta stazione e l'aeroporto cittadino.

A quanto si evince dalla documentazione progettuale, il deposito della linea sarà ubicato nell'area aeroportuale, a Ovest della nuova stazione ferroviaria.



tracciato planimetrico funicolare "Erzelli FS – Parco Erzelli"

Complessivamente il progetto prevede una linea di circa 1,6 km di lunghezza totale, costituita da due impianti e tre stazioni: Aeroporto C. Colombo e Aeroporto/Erzelli FS posizionate a valle, nella parte bassa del tracciato ed entrambe stazioni di corrispondenza intermodale, Parco-Erzelli, posizionata in sotterraneo nella zona del parco degli Erzelli.

Come descritto nel progetto, la via di corsa si articola, procedendo dalla stazione di Aeroporto/Erzelli FS verso monte, con un tracciato che, dal punto di vista planimetrico, presenta, dopo una prima parte rettilinea, una curva verso sinistra di raggio 200 m., seguita da un secondo tratto rettilineo all'interno del quale si trova la zona di scambio; in seguito, si susseguono due curve di raggio 200 m., la prima verso sinistra, mentre la seconda verso destra, fino a raggiungere la stazione di monte posta all'interno del parco di Erzelli.

Dal punto di vista altimetrico, invece, si ha un primo tratto a pendenza costante (pari a circa 3%), seguito da una zona a curvatura convessa (di raggio 2.500 m) che si estende fino a prima dell'inizio dello scambio vetture; la zona di scambio presenta, invece, curvatura concava (raggio 150 m) ed è seguita da due tratti ad andamento pressoché costante (il primo di pendenza 3% circa, mentre il secondo pari a 5% circa). La stazione di monte, analogamente a quella di valle, presenta una pendenza di circa 3%.

La via di corsa è affiancata (sulla sinistra salendo) da una scalinata/pedana di servizio e di evacuazione la cui percorribilità è facilmente garantita, data la modesta pendenza; lungo tutta linea è disposto un impianto di illuminazione che consente la percorribilità anche nelle ore notturne in caso di mancata illuminazione pubblica e, comunque, garantisce l'illuminamento necessario alle squadre di manutenzione che operano nelle ore notturne.

A MONTE

La posizione della stazione di monte della funicolare, secondo il progetto, è stata concordata per garantire da una parte l'esigenza di individuare una posizione baricentrica all'interno del Parco e, dall'altra, per limitare le interferenze connesse alla sua realizzazione con la parte nord del parco di Erzelli, di recente realizzazione.

L'impianto è una funicolare terrestre del tipo "a va e vieni", composto da due veicoli (capienza pari a circa 300 persone), stante la necessità di garantire una portata oraria elevata (superiore alle 4.000 persone/ora), che procedono sempre in direzione opposta tra di essi percorrendo un'unica via di corsa, che si raddoppia in corrispondenza dell'incrocio tra le due vetture (area di scambio).

Ogni treno a sua volta è formato dall'unione di due vetture collegate tra loro, per mezzo di un tirante tubolare, portante alle sue estremità due nodi sferici; tale sistema consente di garantire una capienza massima pari a 300 posti per ciascuno dei due treni.

Tratta di linea Erzelli FS – Parco Erzelli

La tratta si sviluppa, parte in viadotto (zona di valle), dalla stazione di partenza fino alla "zona di scambio" delle due vetture e parte in galleria interrata, dalla zona di scambio fino alla stazione di monte, con una breve tratta in trincea di transizione tra le due.

Il tratto in viadotto presenta campate tipologiche di 30m. Il progetto prevede anche la realizzazione di tre campate da 45m e una campata da 62m per sorvolare alcune infrastrutture esistenti.

Tratto in galleria

In corrispondenza della progressiva +427 il tracciato lascia il viadotto e si porta sul terreno.

Il primo tratto, di circa 28 m, si svilupperà in trincea, con scavo a cielo aperto, stabilizzazione delle pareti di scavo con soil nailing e relativo rinverdimento. Con il tratto successivo inizia la galleria artificiale, realizzata con scatolare in c.a., h totale pari a 6.80m e larghezza pari a 9.20 m, nel tratto di scambio e, di 5.30 m nel tratto a binario singolo, che verrà ricoperta.

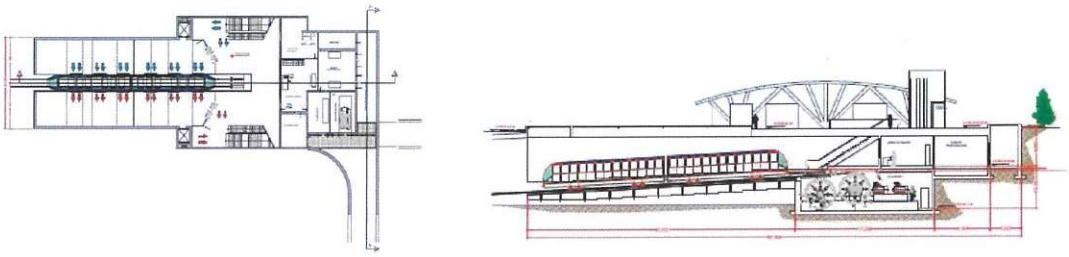
La scelta di interrare completamente la stazione, dalla quale si esce tramite scale fisse/mobili ed ascensori è stata motivata al fine di limitare le interferenze con le opere previste nell'ambito della riqualificazione del Parco Erzelli (edifici, parcheggi, strade, sottoservizi, ecc.).

Il progetto sottolinea che*: l'esigenza di perseguire una soluzione di questo tipo deriva, per la prima parte del tracciato dalla necessità di sorvolo del sistema di viabilità esistente, mentre per la seconda tratta per la necessità di limitare il più possibile le interferenze con le opere già previste in progetto nell'ambito della realizzazione del nuovo polo tecnologico di Erzelli." E inoltre: "che la necessità di realizzare la parte alta della linea in posizione interrata determina un indubbio vantaggio nei riguardi della fruibilità dell'impianto in caso di condizioni metereologiche avverse (specie in caso di forte vento).*

La Stazione Parco-Erzelli

La stazione di arrivo della funicolare terrestre presso il parco in località collina di Erzelli è completamente interrata, mirando principalmente a ridurre al minimo le interferenze dell'impianto rispetto all'area verde già prevista in progetto e parzialmente realizzata.

Le uniche opere fuori terra sono costituite dalle uscite delle scale mobili di accesso ed uscita al piano di imbarco, posto a quota 115 m s.l.m. (circa 5 metri al di sotto del piano campagna in detta area).

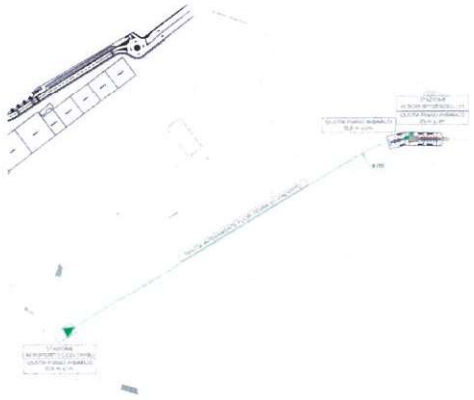


stazione "Parco Erzelli - Pianta piano di imbarco/sbarco e Sezione in asse impianto

La stazione di monte è del tipo "motrice", in detta stazione è posto l'argano motore, che consente la movimentazione dell'impianto; in particolare i meccanismi d'argano sono alloggiati in un locale dedicato posto al livello inferiore rispetto al piano di imbarco e sbarco, ove trovano spazio anche i relativi locali tecnici di servizio.

A VALLE
La stazione di valle della funicolare è del tipo "rinvio-tensione", in detta stazione non è alloggiato l'argano motore (posto alla stazione di monte).

L'impianto che collega la stazione Erzelli FS all'aeroporto con destinazione finale alla stazione detta Aeroporto Cristoforo Colombo (sopraelevata rispetto al piazzale antistante il terminal), a differenza di quello di monte, è del tipo "a va o vieni", è costituito da un'unica vettura che percorre il tragitto alternativamente prima in una direzione e, poi in quella opposta.



tracciato planimetrico funicolare "Aeroporto - Erzelli FS"

Si tratta di un people mover con ruote gommate e unica corsia che consente il collegamento in pochi minuti con l'aeroporto; secondo progetto non interferisce con la viabilità esistente né con le strutture esistenti e previste in futuro per la stazione aeroportuale.

La scelta progettuale della tipologia è principalmente associata alla brevità del percorso, senza necessità di una portata oraria particolarmente elevata (poco maggiore di 1.000 persone ora per senso di marcia).

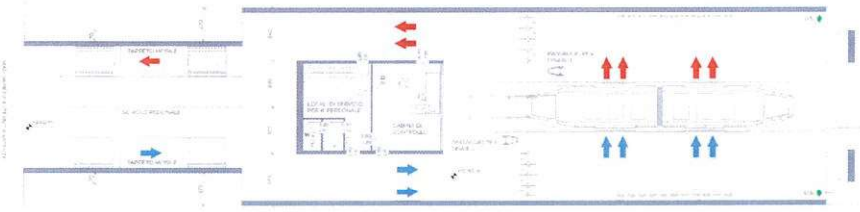
Essendo la portata di 1.200 persone/ore, notevolmente inferiore rispetto all'impianto funicolare, la capienza del veicolo è prevista di 80 persone con ingombro della vettura inferiore rispetto a quelle del tratto verso Erzelli.

Comune di Genova | Direzione Urbanistica
Via Di Francia 1 - 14mo piano| 16149 Genova |
comunegenova@postemailcertificata.it –

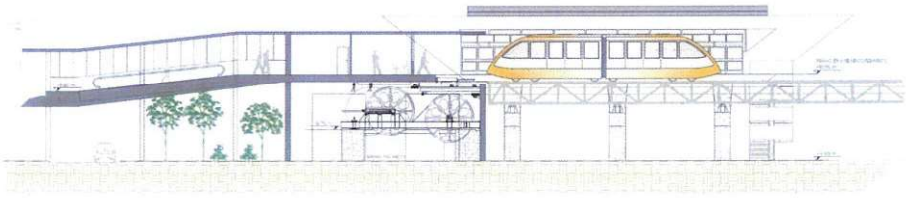
L'andamento del tracciato dell'impianto che collega la stazione Erzelli FS all'aeroporto è molto semplice sia dal punto di vista planimetrico, che altimetrico: è pressoché interamente rettilineo, ad eccezione del tratto immediatamente antecedente la stazione Erzelli FS, ove è presente una curva destrorsa di raggio 150 m, con una pendenza pressoché costante pari a 0,3% circa.

Lungo tutto il percorso, da un solo lato, è presente una passerella per le operazioni di evacuazione e di manutenzione.

Nelle stazioni sono stati previsti impianti di aerazione, climatizzazione, nelle aree commerciali presenti alla stazione di Aeroporto Erzelli FS, nelle aree destinate alla permanenza del personale operativo d'impianto ed in alcuni locali tecnologici, laddove il calore creerebbe problema alle apparecchiature, e la ventilazione naturale non sarebbe sufficiente al mantenimento delle condizioni climatiche.



Pianta piano di imbarco/sbarco - stazione "Aeroporto"



Sezione in asse impianto - stazione "Aeroporto"

La stazione Aeroporto Cristoforo Colombo

La stazione di partenza dell'impianto "people mover" è stata concepita per integrarsi organicamente con le strutture dell'aeroporto cittadino, recentemente in ampliamento e, per facilitare i flussi dei passeggeri fruitori dell'aerostazione, è stata ipotizzata fuori terra ad una quota indicativa di piano di imbarco/sbarco pari a 10,9 m, con banchine che consentono un ingresso "a raso" dei passeggeri sui treni. I piani di imbarco sono posti su entrambi i lati in modo da ridurre la tempistica delle operazioni di imbarco e sbarco.

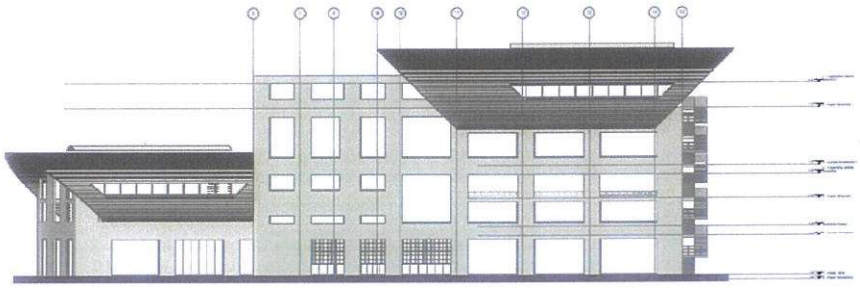
La stazione dovrà essere necessariamente coperta per proteggere dalle intemperie i passeggeri, la struttura indicata potrà essere interamente in carpenteria metallica con tamponature orizzontali e verticali adeguate. Il collegamento del piano di imbarco/sbarco con l'aerostazione verrà realizzato per mezzo di due scale mobili.

Il progetto, prevede la realizzazione di un fabbricato di modeste dimensioni, destinato al locale cabina di comando e ad alcuni locali tecnici finalizzati ad ospitare i macchinari dell'impianto funiviario.

Al fine di avere un collegamento "a livello" con l'aerostazione, si è scelto di prevedere la stazione di Erzelli FS in posizione sopraelevata, alla medesima quota della passerella pedonale del progetto fornito dall'amministrazione comunale e redatto da FS, che tale scelta potrà consentire anche di realizzare eventuali opere di collegamento, con la nuova stazione ferroviaria, posta a breve distanza. La passerella pedonale sopraelevata allo stato risulta contenuta nei progetti definitivi ed esecutivi, relativi alla fermata ferroviaria di via Siffredi a cura di RFI/Italfer, denominata Aeroporto Erzelli.

La Stazione Erzelli FS (people mover-funicolare)
Il fabbricato relativo alla stazione "Erzelli FS" contiene al suo interno:

- la stazione di arrivo dell'impianto "people mover"
- la stazione di partenza della "funicolare terrestre" per il Parco Erzelli.



Prospetto della stazione "Erzelli FS"

La quota del piano di imbarco/sbarco del "people mover" è pari a 13,9 m s.l.m., mentre quella della funicolare terrestre risulta pari a 25 m s.l.m. con superamento del dislivello in entrambe le direzioni garantito dalla quattro scale mobili.

Per entrambi gli impianti il locale macchine è posto al livello immediatamente sottostante rispetto al rispettivo piano di imbarco/sbarco.

Opere civili Tratta Aeroporto C. Colombo – Erzelli FS
Le opere civili di linea del people mover sono costituite dal viadotto, i cui elementi principali sono le pile in c.a. e l'impalcato in acciaio a struttura reticolare. Il viadotto è costituito da n. 20 campate (di cui 2 di stazione) di lunghezza massima pari a 30 m e si sviluppa ad un'altezza media di circa 12 m sul p.c..

Le pile sono realizzate in c.a. a sezione variabile cava, fondate su plinto in c.a. e pali da 800mm di diametro.

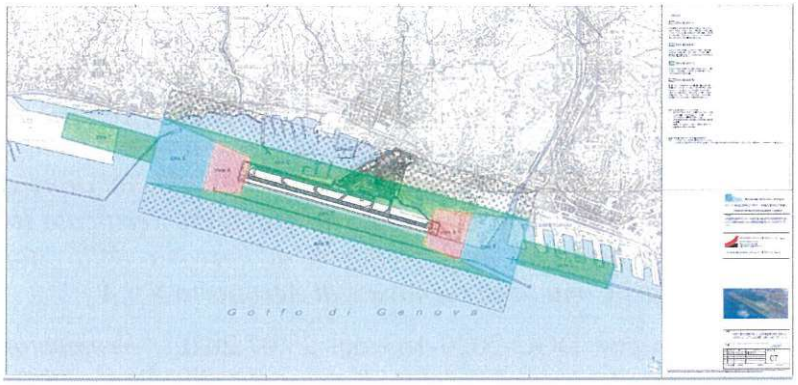
Non sono allegati elaborati grafici e informazioni sul deposito e sui parcheggi a servizio degli impianti.

DISCIPLINA URBANISTICA
Gli interventi previsti per il "People Mover - Sistema di collegamento tra l'Aeroporto "Cristoforo Colombo" e il Parco Tecnologico degli Erzelli" sono localizzati in aree urbane e demaniali, sottoposti alla disciplina urbanistica del PTCIP-ACL, recepita dal PUC 2015 e dal PRP vigenti e al regime pianificatorio dei vigenti strumenti territoriali, urbanistici e accordi sovraordinati.

Regime di Vincolo
L'area d'intervento risulta assoggettata a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/04. Nelle vicinanze si rilevano le presenze storico-archeologiche dell'Abbazia di Sant'Andrea di Cornigliano e del Forte Erzelli.

Piano di Rischio Aeroportuale
Il Codice della Navigazione vigente prevede, al Capo III - Vincoli della proprietà privata all'Art. 707 "Determinazione delle zone soggette a limitazioni", che: "*Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo [...]. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC [...]* attraverso lo strumento del Piano di Rischio che, i Comuni territorialmente competenti, devono redigere sulla base del vigente Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC, che fornisce le misure di tutela del territorio, definendo le zone di tutela A, B, C, D.

Il progetto per la realizzazione dell'impianto integrato People Mover-funicolare ricade nella zona di tutela D e parzialmente in zona C, nel tratto in prossimità della fermata ferroviaria Aeroporto/Erzelli al Terminal Aeroportuale.



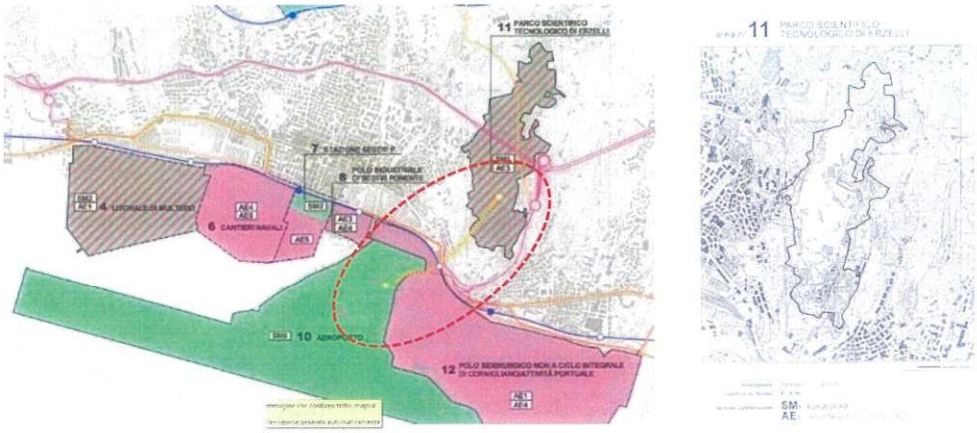
Individuazione e Definizione delle Zone di Tutela (rif. CdN art. 707 c5)

Vincolo Aeroportuale - art. 707 commi 1, 2, 3 e 4 del Codice della Navigazione
Le opere a progetto risultano sottoposte alle limitazioni normative suddette.

Circa la compatibilità tra le opere stesse e il Piano di Rischio Aeroportuale, nonché relativamente alle superfici di limitazioni ostacoli e alle aree soggette a restrizioni nelle zone di vincolo aeroportuale, con particolare riguardo alle aree ed opere a quota superiore a 47,72 m, si rinvia alle valutazioni del competente Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

PTC IP ACL Piano Territoriale Coordinamento Insediamenti Produttivi Area Centrale Ligure approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 95 del 31 luglio 1992 e successivamente modificato nel corso degli anni con atti successivi.

L'impianto strutturale del People Mover, ricade in tre Aree di Intervento: AI 10, AI11, AI12.
Gli interventi delle stazioni di valle ricadono parzialmente nell'Area di Intervento AI 10 – Aeroporto e parzialmente nel settore 1 (comparti 1A e 1B) dell'Area di Intervento AI 12 - Polo siderurgico non a ciclo integrale di Cornigliano/attività portuali.



PTC IP ACL – DST n.4 Area di Intervento n.11 - AI11 Parco Scientifico tecnologico di Erzelli

A MONTE

Relativamente all'AI11 - Parco Scientifico tecnologico di Erzelli, le Indicazioni di Piano del Distretto di Trasformazione n.4 – Ponente (Sestri P) dell'Ambito territoriale Area Metropolitana Genovese (agg.to 2018) prescrivono l'Attuazione degli interventi previa elaborazione di Schema di Assetto Urbanistico (SAU), da approvarsi mediante Accordo di Programma, con Permesso di Costruire Convenzionato, alternativamente ad un PUO, con Prestazioni in merito alla necessaria compatibilizzazione del progetto con gli altri sistemi di trasporto pubblico e con i programmi infrastrutturali delle Ferrovie: *"l'eventuale integrazione del trasporto pubblico locale mediante un collegamento verticale in sede propria, interconnesso con gli altri sistemi di trasporto pubblico, fra il piano stradale dell'Aurelia e la spianata di Erzelli; dovrà essere verificata la fattibilità di detto collegamento in relazione ai programmi infrastrutturali di Ferrovie dello Stato (nuova stazione ferroviaria di Ge-Aeroporto), del Comune di Genova e di Aeroporto S.p.A.;"*

Lo schema di SAU approvato con DGC-2020-163 del 23.07.2020: "*Promozione dell'Accordo di Programma per l'approvazione del Nuovo Schema di Assetto Urbanistico del Settore n.1 dell'Area di Intervento n.11 del Distretto n.4 del Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'area Centrale Ligure – Parco Scientifico Tecnologico di Erzelli – Genova Sestri Ponente*", alle Norme di Attuazione del Settore N. 1 dell'area d'intervento n. 11 del PTC IP ACL in Variante al SAU approvato con Accordo di Programma del 4.04.2007 prevede:

[…] Articolo 3 – Delimitazione del Settore n. 1: punto 6. che: *"I progetti edilizi dovranno essere valutati da ENAC per la compatibilità con i vincoli aeroportuali di edificazione in altezza sopravvenuti, dandosi atto che il SAU 2019 recepisce come altezza massima la quota di 178,50 mt s.l.m. relativa agli edifici già realizzati nel Sub Settore n. 4.[...]*

[…] Articolo 6 – Destinazioni d'uso dei Sub-Settori punto 5: *"[...] l'Area S2, area a disposizione per la stazione d'arrivo del trasporto ad oggi previsto su monorotaia e connessione con il nuovo ospedale."*

[…] Articolo 7 – Disposizioni plano volumetriche, tipologiche e formali […] Punto 5 che: *"Il sistema infrastrutturale sarà completato dalle seguenti opere pubbliche di competenza della PA: la nuova Stazione Ferroviaria Erzelli – Aeroporto, localizzata in prossimità dell'attuale rotatoria via Siffredi/via Albareto, un sistema di trasporto pubblico, ad oggi prefigurato con sistema di monorotaia*

per il collegamento dalla nuova stazione ferroviaria alla spianata di Erzelli, inserito in un più ampio programma di collegamento Aeroporto-Erzelli [...].



SAU ERZELLI DGC 163/2020: TAV. D1 Zonizzazione

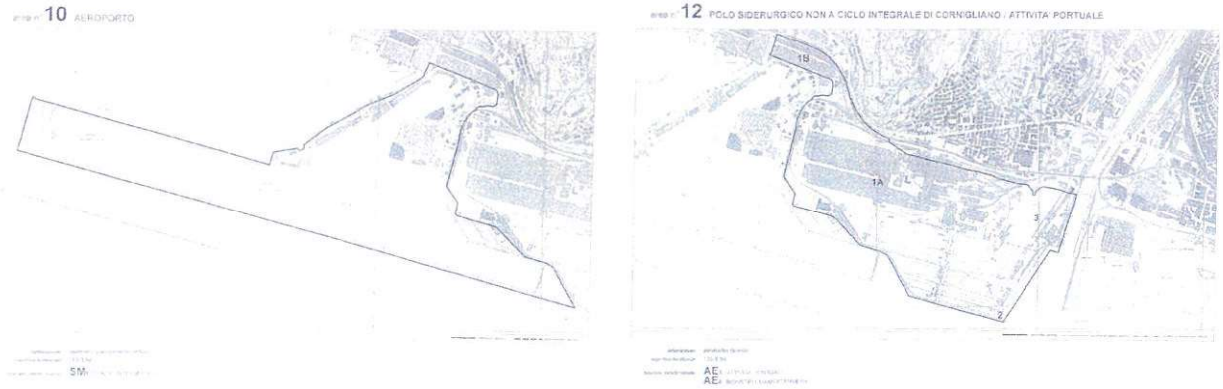
Il PFTE dell'impianto, localizza a monte, agli Erzelli, la fermata di testa "Erzelli-Parco" in sotterraneo, all'interno dell'Area VA – Parco Verde Naturale Centrale, in posizione baricentrica rispetto all'insediamento del "Parco Scientifico tecnologico".

A VALLE

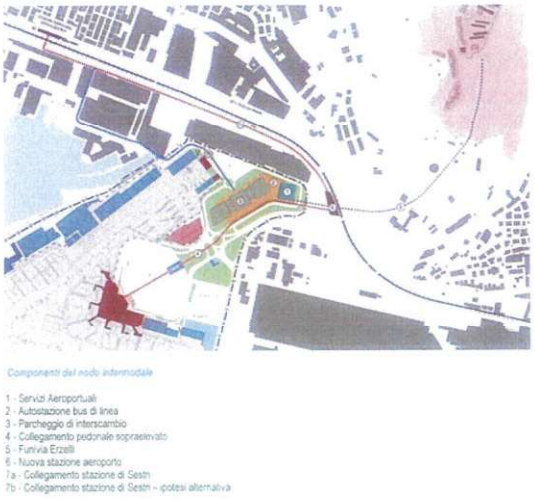
Le Modalità di Attuazione delle Aree di Intervento a valle prescrivono: *AI10 (Schema di Assetto Urbanistico obbligatorio esteso all'intera Area. Concessione edilizia, ovvero Accordo di Programma ai sensi dell'art. 27 della Legge 8 giugno 1990 n. 142 e a norma delle disposizioni della legislazione regionale in materia) e AI12: "definizione dell'assetto urbanistico ed infrastrutturale dell'Area di Intervento deve essere definita mediante Schema di Assetto Urbanistico per ciascuno dei settori, avente - oltre ai contenuti (art. 11 Norme di Attuazione del PTCIPACL approvato con DCR n. 95 del 31.07.1992) anche quelli di Strumento Urbanistico Attuativo stabiliti dagli articoli 2 e 3 della legge regionale 8 luglio 1987 n. 24".*

Prestazioni - *Gli interventi sull'Area devono essere finalizzati a conseguire livelli di efficienza del servizio e di qualità delle prestazioni nei confronti dei passeggeri e delle merci in linea con i migliori standard internazionali, realizzando a tal fine anche una interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da/per il centro città, dotato di parcheggio di interscambio tra trasporto pubblico e privato, con priorità data alla ferrovia, nell'ottica di un ruolo metropolitano progressivamente assunto dal tracciato ferroviario litoraneo e un collegamento con il Parco Scientifico Tecnologico degli Erzelli, tramite un percorso meccanizzato. I progetti d'intervento dovranno prevedere il rafforzamento e adeguamento del trasporto pubblico e dei percorsi pedonali/ciclabili di collegamento con il centro di Sestri Ponente e con la Marina.*

Nel caso in esame, con DCC-2016-4 è stato espresso parere favorevole del Comune di Genova sul Piano di Sviluppo Aeroportuale – Aggiornato in ottemperanza alle Prescrizioni del Decreto VIA 6919/2002 - dell'Aeroporto di Genova, nell'ambito del procedimento di accertamento di Conformità Urbanistica ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. n. 383/1994 e s.m.i., con approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico (SAU) dell'Area di Intervento n. 10 "Aeroporto" del Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'area Centrale Ligure, redatto sulla base delle modifiche di merito apportate al PSA.



PTC IP ACL Aree Intervento AI n.10 – Aeroporto e AI n. 12 Polo Siderurgico non a ciclo integrale di Cornigliano/Attività Portuali



Relativamente all'inserimento del "People Mover" nel nodo intermodale e ai volumi previsti per la localizzazione degli impianti e dei depositi si evidenzia la necessaria compatibilizzazione con quanto indicato nel SAU: *"nello specifico gli interventi di sviluppo dell'intermodalità consistono in un collegamento diretto del terminal passeggeri con la rete ferroviaria, nel trasporto pubblico su gomma da/e per il centro città e i principali poli di attrazione, produttivi, turistici e terziari, nonché nel potenziamento delle connessioni con il porto turistico; la funzionalità di questo sistema integrato si concretizza nella realizzazione del terminal intermodale costituito da un edificio multifunzionale con un terminal bus al primo livello ed un parcheggio multipiano ai livelli superiori, dalla stazione della funivia degli Erzelli e da un centro servizi aeroportuale; il nodo intermodale è incentrato su un collegamento sopraelevato pedonale, stazione ferroviaria-aerostazione, che*

rappresenta la spina dorsale del sistema, elemento che drena e distribuisce tutti i flussi dei passeggeri in partenza e arrivo con diverse modalità di trasporto"

La disciplina del PTCIP ACL, relativamente alle Area di Intervento all'AI10, AI n. 12 e AI11 è stata recepita nel PUC vigente rispettivamente Distretto n.7. Polo Industriale di Sestri (ex Piaggio) – Aeroporto, Distretto n. 8 "Polo industriale di Cornigliano" e Distretto n. 10 "Parco Scientifico Tecnologico di Erzelli.

Piano Regolatore Portuale - PRP 2001 - Aggiornamento del PRP 2001 al PUC 2015
La disciplina del PTCIP ACL, relativamente all'Area di Intervento AI n. 12 è stata recepita nel vigente Piano Regolatore Portuale (approvato con DGR n. 35 del 31 luglio 2001, rettificata con DGR n. 61 del 13 novembre 2001), con comunicazione del Presidente n. 42/ 8a/ 2016, in Comitato Portuale del 05.09.2016: "Nuovo Piano Urbanistico Comunale ed Aggiornamento del Piano Regolatore Portuale, con denominazione: Area Territoriale di Cornigliano - Aeroporto CA.

L'aggiornamento recepisce le indicazioni previste dall'Accordo di Programma per la riconversione delle Aree ex Ilva, che regola l'Area, relativamente all'Ambito Siderurgico non a ciclo integrale di Cornigliano/Attività Portuali, esclusa dall'ambito demaniale ad eccezione delle banchine, Ambito per il quale il vigente Piano Regolatore Portuale, infine, demanda alle norme di pianificazione del PUC, recependo quanto definitivamente approvato con il nuovo strumento urbanistico del Comune di Genova (PUC 2015), a seguito di D.D. n. 2015/118.0.0./18 ed entrato in vigore il 3 dicembre 2015, nel Distretto n.8 "Polo industriale di Cornigliano".

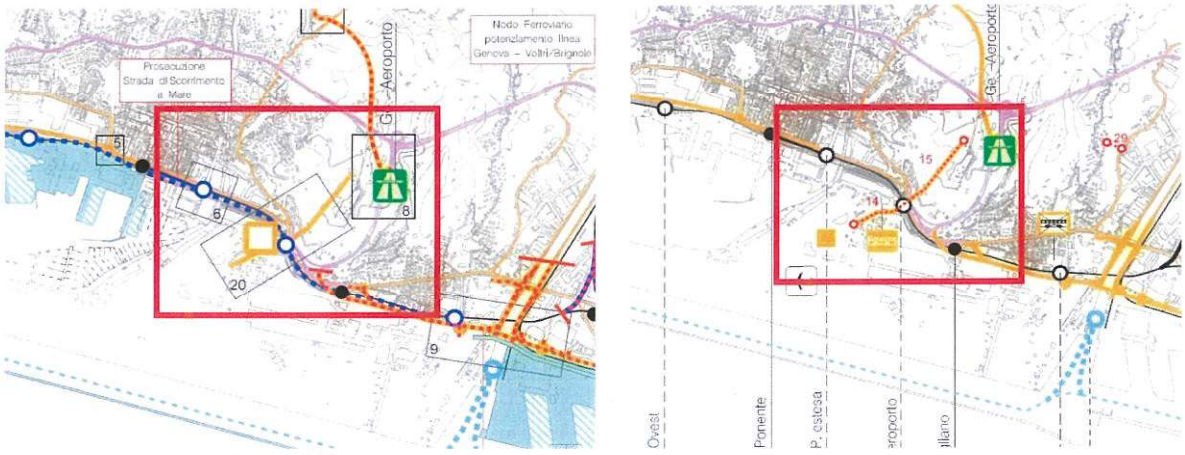
In merito alla conformità tra le opere in argomento ed il suddetto PRP si rinvia alle valutazioni della competente Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

PUC 2015
Il Piano Urbanistico Comunale (PUC) entrato in vigore il 3/12/2015 (approvato con DD n° 2015/118.0.0./18, e successivamente modificato nel corso degli anni con atti successivi), sia nel Livello-1 di Area Vasta (i cui contenuti di inquadramento della città nel sistema infrastrutturale di collegamento con l'Europa hanno efficacia propositiva e di indirizzo, per la progettazione delle trasformazioni territoriali ed infrastrutturali) che, nel Livello 2 – Urbano di Città – Sistema della Mobilità, entrambi coordinati all'Ambito SIS-I – Infrastrutture (Norme di Conformità), riporta i principali interventi previsti sul sistema infrastrutturale urbano, i nodi e le connessioni con la viabilità autostradale e portuale.

Livello 1 - Tav. 1- Sistema Infrastrutturale con la relativa articolazione e l'individuazione dei principali nodi, dettagliati nell'Ambito Infrastrutture delle Norme di Conformità - SIS-I-5 *"Nodi infrastrutturali e infrastrutture con disciplina urbanistica a carattere propositivo/direttivo*, prevede:

- Nodo 20 Nodo Infrastrutturale– "Impianto di risalita-parcheggio interscambio Aeroporto / Fermata ferroviaria / Polo Scientifico Tecnologico Erzelli" *"La cartografia del PUC riporta la previsione del tracciato dell'impianto di risalita così come individuato nella Delibera di Giunta Comunale n° 245 del 30/07/09 "Valutazione di studi di fattibilità relativi a progetti di sistemi di trasporto rapido di massa ai fini della selezione da parte della Regione Liguria della priorità a valere sul bando di cui al D.M. n. 99 del 16.02.2009", e nel progetto preliminare in corso di approvazione (L. 241/90) avente efficacia direttiva. Il nodo infrastrutturale è oggetto del progetto europeo di cui alla D.G.C. 317/2014 (presa d'atto della decisione europea n. C(2013)6941 del 15/10/2013 (Progetto GATE-GENOA*

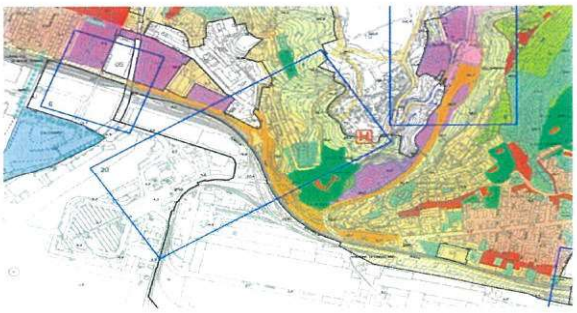
AIRPORT: A TRAIN TO EUROPE). Nell'ambito di tale progetto saranno definiti il progetto definitivo dell'impianto di risalita (tratta Aeroportoparcheggio di interscambio) ed il progetto definitivo della fermata ferroviaria (Aeroporto Erzelli) come concordato nel P.I. sottoscritto il 07.02.2014, approvato con D.D. del 07.02.2014 fra Regione Liguria, Comune di Genova, Società per Cornigliano, Società Aeroporto di Genova, Rete Ferroviaria Italiana, aventi efficacia direttiva."



PUC 2015 Livello 1 Tav. 1 Sistema Infrastrutturale e Livello 2 Tav. 5

Per le aree interessate dall'impianto, il PUC prevede infrastrutture viarie: "strade di interesse urbano di previsione", "strade di interesse urbano esistente", "parcheggio di interscambio di previsione" e infrastrutture ferroviarie "potenziamento previsto da Protocollo Intesa 3 ottobre 2008 di previsione", "fermate nuove da Intesa".

Il Livello 2 Urbano di città – la tav. 5 Sistema della Mobilità, secondo la Relazione Descrittiva dell'apparato Normativo del PUC […]avente efficacia direttiva suscettibile di modificazioni debitamente motivate nel rispetto delle originarie finalità e coerenti con gli obiettivi di Piano […], prevede inoltre l'attestamento degli impianti di risalita di previsione nn.14-15 che partono dall'Aeroporto con destinazione Erzelli (denominati Parcheggio Aeroporto - via Siffredi - via Siffredi - Erzelli).



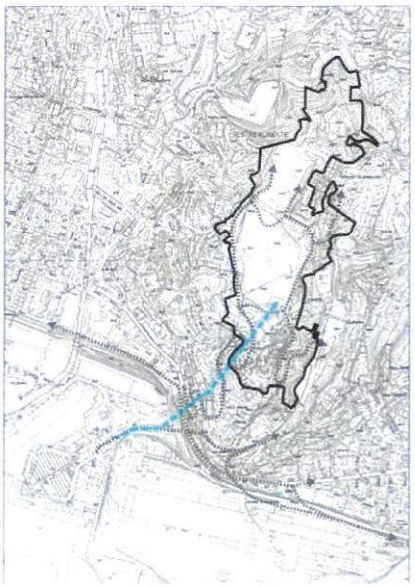
PUC 2015 Livello 3 - Assetto Urbanistico

Livello 3 Assetto Urbanistico del PUC

Il Livello 3 riporta l'indicazione del Nodo Infrastrutturale n.20, avente efficacia direttiva suscettibile di modificazioni debitamente motivate nel rispetto delle originarie finalità e coerenti con gli obiettivi di Piano.



Norme di Congruenza Distretti n 7 "Polo Industriale di Sestri (ex Piaggio) – Aeroporto" e n.8 "Polo industriale di Cornigliano"



Distretto n 10 "Parco Scientifico Tecnologico di Erzelli"

Gli interventi ricadono parzialmente nel Distretto n. 7 "Polo Industriale di Sestri (ex Piaggio) – Aeroporto", parzialmente nel Distretto n. 8 "Polo industriale di Cornigliano", e parzialmente Distretto n. 10 "Parco Scientifico Tecnologico di Erzelli" disciplinati nelle Norme di Congruenza.

Il Piano Urbanistico Comunale per questi distretti recepisce le indicazioni rispettivamente dell'AI 10, AI12 e AI11 del Piano Territoriale degli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure (PTC IP ACL), sopra richiamate.

L'infrastruttura di trasporto pubblico, inoltre interessa parzialmente, attraversandoli in elevato, i seguenti ambiti:

- SIS-I Viabilità principale esistente
- SIS-I Viabilità principale di previsione
- AC-VU ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- SIS-S Servizi pubblici territoriali e di quartiere e PP
- AC-NI Ambito di conservazione del territorio non insediato

Alla luce di quanto sopra evidenziato, appare utile richiamare le seguenti disposizioni delle Norme Generali del PUC:

art. 12 Destinazioni d'uso, punto 10. Funzioni ammesse in tutti gli ambiti *Sono sempre ammesse nei singoli Ambiti, anche in assenza di specifica indicazione cartografica, nel rispetto delle relative norme progettuali di livello puntuale del PUC, delle ulteriori limitazioni dei piani territoriali sovracomunali e delle normative di settore:*

- *lett a) infrastrutture di interesse locale con l'esclusione dei distributori di carburanti negli ambiti di conservazione e con l'esclusione degli impianti per la nautica da diporto;*

art. 13 Interventi edilizi, punto 5. Interventi ammessi in tutti gli Ambiti e Distretti [..]

- *lett. b) interventi di nuova realizzazione della viabilità pubblica e infrastrutture per il trasporto pubblico, fatte salve le eventuali specifiche limitazioni e/o condizioni d'ambito o di distretto, attivando le pertinenti procedure urbanistiche ed espropriative ove necessario.*
- *Lett. c) realizzazione di servizi pubblici e parcheggi pubblici senza specifici limiti dimensionali, da definire in sede di progetto coerentemente con le esigenze di corretta localizzazione ed organizzazione logistica e funzionale delle attività, con la sola osservanza dei criteri e dei parametri relativi all'altezza ed alle distanze stabiliti per le nuove costruzioni.*

SIS-I-1 Disciplina delle destinazioni d'uso Funzioni ammesse – funzioni Principali: Infrastrutture pubbliche di interesse generale e locale, parcheggi pubblici.

SIS-I-2 Disciplina degli interventi edilizi - Interventi consentiti "Nuova costruzione" *La realizzazione di grandi infrastrutture di interesse generale è soggetta alla specifica disciplina di settore ed il dimensionamento è definito in sede di progetto dell'opera pubblica, in ragione delle esigenze funzionali e dell'attenuazione dell'impatto sull'ambiente, da valutarsi con i relativi studi prescritti dalla vigente legislazione in materia. Con la stessa progettazione sono definite anche le eventuali funzioni complementari ammesse e stabiliti i relativi dimensionamenti, con correlativa modificazione della perimetrazione degli ambiti posti al contorno, per quanto necessario all'inserimento di tali funzioni. [...]*

La realizzazione di infrastrutture di interesse locale, anche se non espressamente indicate nella pertinente cartografia del Piano, deve risultare conforme alla disciplina ed alle norme progettuali di Livello Puntuale degli ambiti in cui si collocano le opere e, nel caso di nuove strade pubbliche, alle caratteristiche tecniche della viabilità di seguito indicate. -Nel caso di opere pubbliche, oltre all'osservanza della disciplina di carattere generale relativa alle caratteristiche tecniche, il dimensionamento è definito in sede di progetto, in ragione delle esigenze funzionali e del contenimento dell'impatto sull'ambiente, da valutarsi ove prescritto con i relativi studi; con la stessa progettazione sono definite anche le eventuali funzioni complementari ammesse e stabiliti i relativi dimensionamenti, con correlativa modificazione della perimetrazione degli ambiti posti al contorno per quanto necessario all'inserimento di tali funzioni.

INTERVENTI NELLE AREE INTERESSATE

PROGETTO GATE

L'area di progetto interessa l'ambito del progetto europeo G.A.T.E. di Collegamento intermodale tra l'aeroporto di Genova e la Ferrovia Genova-Ventimiglia (Progetto GATE – Genoa Airport a Train to Europe) verso le grandi reti ferroviarie di trasporto europee (TEN_T railway corridor Genoa –

Rotterdam). L'Agenzia Europea dei Trasporti TEN-T, con decisione n. C (2013) 6941, ha approvato il Piano Strategico di Azione (Strategic Action Plan) del progetto.

Con il Progetto GATE, concluso nel 2015, è stato possibile finanziare la progettazione delle due fermate ferroviarie di Aeroporto/Erzelli e Cornigliano/San Giovanni D'Acri, del Piano Regolatore del Ferro della stazione di Genova Sestri Ponente, secondo il Protocollo di Intesa sottoscritto il 7/2/2014 tra Regione Liguria, Comune di Genova, Società per Cornigliano, Società Aeroporto di Genova e RFI, nonché del sistema di collegamento intermodale tra l'aerostazione e la nuova fermata FS Aeroporto Erzelli. I progetti definitivi delle fermate ferroviarie sono stati approvati e ad oggi in fase di cantierizzazione.

DECRETO GENOVA

In conseguenza del crollo del Ponte Morandi, tratto dell'autostrada A10, nel Comune di Genova, avvenuto il 14 agosto 2018 e, a fronte della imprevista necessità di sviluppare un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità con la città, è stato emanato il D.L. 109/2018 convertito in Legge n.130/2018.

Il primo Programma Straordinario per le opere portuali presentato ai sensi dell'art. 9bis del Decreto Genova (Legge 130/2018), Decreto n. 2 del 15 gennaio 2019 "Approvazione del programma straordinario di investimenti urgenti proposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale" e riconfermati nel Decreto n.1 del 2020 di aggiornamento al "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro" e, con i più recenti Decreti n. 5/15.07.2021 e n.5 del 12/8/2022, contiene previsioni anche relativamente a interventi sull'Aeroporto quali: primo lotto funzionale dell'ampliamento dell'Aerostazione, riqualificazione dell'attuale Aerostazione, potenziamento del Sistema Smistamento Bagagli, Riqualifica della pista di atterraggio, alcuni dei quali già in fase di realizzazione.

PROGETTO DEFINITIVO FERMATA FS AEROPORTO/ERZELLI

Con nota del 10/10/2018, RFI Rete Ferroviaria Italiana ha chiesto al Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche Piemonte – Valle D'Aosta – Liguria l'avvio della procedura ai sensi del D.P.R. 383/94 per il perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione ai fini della localizzazione delle opere delle fermate ferroviarie: "Progetto definitivo del collegamento ferroviario Aeroporto di Genova – Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano" con conseguente variazione dello strumento urbanistico vigente nel Comune interessato, secondo le previsioni recate dal DPR 383/1994 e s.m.i., nonché per il conseguimento delle ulteriori autorizzazioni necessarie ai fini della loro realizzazione.

Nell'ambito degli interventi programmati/realizzati per far fronte alla situazione determinatasi, il "Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera", nel 2019, ha fatto richiesta di integrazioni alla proposta progettuale delle fermate ferroviarie.

Con Determinazione Dirigenziale N. 2019-118.0.0.-136 del 06.11.19 della Direzione Urbanistica SUE del Comune di Genova, è stato espresso parere favorevole al "Progetto definitivo del collegamento ferroviario aeroporto di Genova – Fermate di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano" (D.P.R. 18 aprile 1994 n. 383 – D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616 art. 81) recependo i pareri favorevoli espressi dagli Uffici, con le raccomandazioni, prescrizioni e indicazioni contenute nei pareri stessi, costituenti parte integrante e sostanziale del provvedimento stesso, prendendo atto

dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con valenza di pubblica utilità dell'opera da eseguire ai sensi dell'art. 12 comma 1 del D.P.R. 327/2001. Infine a conclusione dell'iter, il progetto definitivo è stato approvato con perfezionamento del procedimento di Intesa Stato Regione prot. N. 142422 del 02.12.2019 del Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche per il Piemonte la Valle d'Aosta e la Liguria.

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) dell'Impianto di Collegamento al Parco Scientifico e Tecnologico degli Erzelli, come indicato negli elaborati, viene pertanto presentato a valle di tali progettazioni approvate, dell'inserimento nel Programma Straordinario e dei lavori relativi ad alcuni interventi già in corso d'opera.

CONCLUSIONI

Come in precedenza esplicitato il tracciato proposto, di collegamento meccanizzato Aeroporto – Parco tecnologico degli Erzelli, si pone in linea a quanto previsto dal PUC nei vari documenti che lo compongono, nello specifico:

- Documento degli Obiettivi: Tema A Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture, obiettivo A1 Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest (obiettivo invariabile); obiettivo A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico (obiettivo invariabile);
- Struttura del Piano - Livello 1 – Livello territoriale di Area vasta, tavola 1.1 Sistema infrastrutturale;
- Norme di Congruenza: Sistema territoriale di concertazione 2 Medio Ponente; Distretto 07 Polo industriale di Sestri (ex Piaggio) – Aeroporto che rinvia alla disciplina dell'Area di Intervento n. 8 e 10 del PTCIPACL. In particolare si richiama quanto indicato dalla disciplina dell'AI n. 10 Aeroporto che nelle prestazioni indica: Gli interventi sull'Area devono essere finalizzati a conseguire livelli di efficienza del servizio e di qualità delle prestazioni nei confronti dei passeggeri e delle merci in linea con i migliori standard internazionali, realizzando a tal fine anche una interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da/per il centro città, dotato di parcheggio di interscambio tra trasporto pubblico e privato, con priorità data alla ferrovia, nell'ottica di un ruolo metropolitano progressivamente assunto dal tracciato ferroviario litoraneo e un collegamento con il Parco Scientifico Tecnologico degli Erzelli, tramite un percorso meccanizzato.
- Struttura del Piano – Livello 3 – Assetto Urbanistico: nella tavola 36 viene indicato il Nodo Infrastrutturale n. 20 - Impianto di risalita - parcheggio interscambio Aeroporto / Fermata ferroviaria / Polo Scientifico Tecnologico Erzelli, disciplinato dall'art. SIS-I-5, Nodi infrastrutturali e infrastrutture con disciplina urbanistica a carattere propositivo/direttivo, dell'ambito Infrastrutture (SIS-I) delle Norme di Conformità. Tale disciplina prevede: *La cartografia del PUC riporta la previsione del tracciato dell'impianto di risalita così come individuato nella Delibera di Giunta Comunale n° 245 del 30/07/09 "Valutazione di studi di fattibilità relativi a progetti di sistemi di trasporto rapido di massa ai fini della selezione da parte della Regione Liguria della priorità a valere sul bando di cui al D.M. n. 99 del 16.02.2009", e nel progetto preliminare in corso di approvazione (L. 241/90) avente efficacia direttiva.* [...]
- Norme Generali del P.U.C., all'articolo 12 comma 10 "Funzioni ammesse in tutti gli ambiti": Sono sempre ammesse nei singoli Ambiti, anche in assenza di specifica indicazione cartografica, nel rispetto delle relative norme progettuali di livello puntuale del PUC, delle ulteriori limitazioni

dei piani territoriali sovracomunali e delle normative di settore: a) infrastrutture di interesse locale con l'esclusione dei distributori di carburanti negli ambiti di conservazione e con l'esclusione degli impianti per la nautica da diporto;…omissis …, e all'art. 13 comma 5 "Interventi ammessi in tutti gli Ambiti e Distretti": Sono sempre consentiti nei singoli Ambiti e Distretti, anche in assenza di specifica indicazione cartografica, nel rispetto delle relative norme progettuali di livello puntuale: […] b) interventi di nuova realizzazione della viabilità pubblica e infrastrutture per il trasporto pubblico, fatte salve le eventuali specifiche limitazioni e/o condizioni d'ambito o di distretto, attivando le pertinenti procedure urbanistiche ed espropriative ove necessario;… omissis.

L'intervento finalizzato alla realizzazione dell'impianto di collegamento fra Aeroporto, fermata ferroviaria Aeroporto-Erzelli e Parco Scientifico e Tecnologico degli Erzelli, ancorché non esattamente rappresentato come infrastruttura di previsione nella cartografia dell'Assetto Urbanistico del PUC vigente, in considerazione del livello della progettazione disponibile all'epoca della formazione ed approvazione del piano, è da ritenersi quale definizione di maggior dettaglio rispetto alla più generica previsione contenuta nella suddetta cartografia, ed è pertanto coerente con le previsioni dello strumento urbanistico comunale.

Per quanto concerne le aree interessate dall'opera pubblica, ma non in disponibilità dell'Amministrazione comunale, pur ribadendo l'ammissibilità dell'intervento, è necessario rammentare che gli artt. 8 e 9 del Testo Unico sulle Espropriazioni per pubblica utilità (D.P.R. 327/2001) affermano che l'espropriazione può avvenire solo in relazione ad aree ed immobili che siano sottoposti a vincolo preordinato all'esproprio, attraverso puntuale previsione dell'opera stessa nello strumento urbanistico generale.

Il D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità», all'art. 10 (Vincoli derivanti da atti diversi dai piani urbanistici generali) prescrive che se la realizzazione di un'opera pubblica, o di pubblica utilità, non è prevista dal piano urbanistico generale, il vincolo preordinato all'esproprio può essere disposto, ove espressamente se ne dia atto, su richiesta dell'interessato ai sensi dell'articolo 14, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241, ovvero su iniziativa dell'amministrazione competente all'approvazione del progetto, mediante una conferenza di servizi, un accordo di programma, una intesa ovvero un altro atto, anche di natura territoriale, che in base alla legislazione vigente comporti la variante al piano urbanistico. Inoltre il comma 2 del medesimo articolo precisa che il vincolo può essere altresì disposto, dandosene espressamente atto, con il ricorso alla variante semplificata al piano urbanistico da realizzare, anche su richiesta dell'interessato, con le modalità e secondo le procedure di cui all'articolo 19, commi 2 e seguenti.

Più in particolare, il citato art. 19 (L'approvazione del progetto) precisa che quando l'opera da realizzare non risulta conforme alle previsioni urbanistiche, la variante allo strumento urbanistico può essere disposta con le forme di cui all'articolo 10, comma 1, ovvero con l'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, che costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico.

Al fine di consentire il perfezionamento del procedimento espropriativo e quindi l'acquisizione da parte della C.A. delle aree necessarie alla realizzazione dell'opera pubblica, sarà necessario un aggiornamento del PUC, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 36/97, volto ad apporre il vincolo preordinato all'esproprio in considerazione della necessità di acquisire la proprietà di aree ed

immobili il cui sedime è interessato dalle opere in progetto, tenuto conto della pubblica utilità ed urgenza della realizzazione delle opere, ai sensi del D.P.R. 327/01.

Tale aggiornamento non necessiterà di VAS né di verifica di assoggettabilità alla VAS, in quanto la previsione infrastrutturale in oggetto era già presente in fase di formazione del PUC e della relativa Valutazione Ambientale Strategica.

Nella successiva fase progettuale il progetto dovrà essere corredato da adeguata documentazione patrimoniale (piano parcellare, elenco di tutte le ditte, ecc), dalla quale risultino indicate le aree che saranno oggetto di esproprio, le aree interessate da occupazioni temporanee per esigenze di cantiere, le eventuali servitù e interventi di demolizione.

Nei successivi livelli di progettazione, inoltre:

- dovranno essere forniti gli opportuni chiarimenti in merito alla completa integrazione tra l'impianto in argomento e il nodo intermodale previsto, secondo le indicazioni dei SAU del PSA Distretto n. 7 "Polo Industriale di Sestri (ex Piaggio) – Aeroporto" e del Settore 1 del SAU Erzelli Distretto n. 10 "Parco Scientifico Tecnologico di Erzelli", ivi compreso il prescritto parcheggio di interscambio.
- dovrà essere raggiunta la completa compatibilizzazione tra l'impianto in oggetto e i sopra richiamati interventi approvati e/o in fase di realizzazione, anche in termini temporali, con particolare attenzione alla realizzazione della passerella di collegamento fra la fermata del People Mover e la fermata ferroviaria Aeroporto-Erzelli.
- dovranno essere risolte le interferenze che possano realizzarsi lungo tutto il tracciato fra le strutture a terra dell'impianto con i sottoservizi esistenti (fognature, acquedotti e gasdotti, sottoservizi elettrici bassa, media e alta tensione, telecomunicazioni, illuminazione pubblica).
- dovranno essere chiarite le modalità relative alle operazioni di manutenzione degli impianti con particolare riguardo alla necessità o meno di prevedere una specifica struttura destinata a Deposito, ivi comprese modalità di trasporto sostitutivo in caso di guasto.

Per quanto concerne l'analisi e le valutazioni in merito al progetto relativamente alla disciplina dei Piani di bacino e, nello specifico alla risoluzione delle interferenze indicate nella Relazione Tecnica Illustrativa di progetto: *"Il Rio Negrone è tombinato anche nel tratto a valle del tornante della Via dell'Acciaio, al margine della piana di Sestri Ponente, con percorso e caratteristiche che dovranno essere precisamente verificati rispetto, ad esempio, agli appoggi del deposito della linea, che è ubicato nell'area aeroportuale a Ovest della nuova stazione ferroviaria."*, si rimanda ai contributi specialistici.

Tutto quanto sopra fa salva ogni ulteriore valutazione e indicazione in merito alla pianificazione sovraordinata, al rispetto e all'applicazione della normativa di settore, nonché in materia idrogeologica, ambientale e di tutela dei beni culturali, al rispetto dei limiti e dei vincoli imposti dagli Enti preposti alla sicurezza della navigazione aerea, della circolazione e delle distanze ferroviarie, restano fatti salvi, inoltre, i diversi pronunciamenti di parere ed eventuali indicazioni, raccomandazioni, prescrizioni sovraordinate a valle dei procedimenti istruttori richiesti a vario titolo connessi al presente progetto.

In ultimo, ai fini dell'osservanza delle disposizioni di cui all'art. 6-bis della Legge n. 241/1990 e dell'art. 7 del Codice di comportamento dei dipendenti pubblici, emanato con DPR n. 62/2013, consapevole delle sanzioni penali conseguenti a dichiarazioni non veritiere e/o a falsità in atti, quale competente ad esprimere il parere o valutazione tecnica del provvedimento in argomento, con la firma del presente parere si dichiara di non trovarsi in situazioni di incompatibilità né in condizioni di conflitto di interessi, anche potenziale.

7 novembre 2022

Il Funzionario Direttivo Tecnico
Arch. Nicoletta Poleggi

per il Direttore
f.to
Arch. Gianfranco Di Maio