



Regione Liguria – Giunta Regionale

Oggetto	Art.19 D. Lgs. n. 152/2006. PROGETTO DEFINITIVO DI ADEGUAMENTO DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO BIVIO FEGINO-PARCO RUGNA/BETTOLO-VIA CAMPASSO (più sinteticamente definito tratta Bivio Fegino – ex Bivio S. Limbania). Comune di Genova (GE). Proponente: RFI S.P.A. - DIREZIONE INVESTIMENTI PROGETTI AV/AC. (S782).
Tipo Atto	Decreto del Dirigente
Struttura Proponente	Settore Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile
Dipartimento Competente	Dipartimento ambiente e protezione civile
Soggetto Emanante	Paola CARNEVALE
Responsabile Procedimento	Natalia GRIFOGLIO
Dirigente Responsabile	Paola CARNEVALE

Atto rientrante nei provvedimenti di cui alla lett.E punto 19 sub -- dell'allegato alla Delibera di Giunta Regionale n. 254/2017

Elementi di corredo all'Atto:

- Allegati, che ne sono parte integrante e necessaria
-

VISTO:

il D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, recante “Norme in materia ambientale” e, in particolare, l’art. 19, relativo alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA;

il Decreto 30 marzo 2015 del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, recante “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’art. 15 del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 agosto 2014, n.116”;

il comma 2 dell’art. 4 del DL 32 del 18 aprile 2019 “Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l’accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici”;

la l.r. 28 dicembre 2017 n. 29 recante “Disposizioni collegate alla legge di stabilità per l’anno” 2018, ed, in particolare, l’art. 17, che detta disposizioni di adeguamento della disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale alle sopravvenute normative statali di riordino in materia, approvata dal D.Lgs. n. 104/2017;

la D.G.R. n. 107 del 21/02/2018 denominata “Art. 17, comma 5, Legge regionale 28 dicembre 2017 n. 29. Atto di indirizzo e coordinamento per l’esercizio delle funzioni in materia di V.I.A.” e, in particolare, l’articolo 4, che detta indicazioni procedurali sulla verifica di assoggettabilità a VIA.

DATO ATTO che:

con nota prot. n. 6 del 14/01/2021, assunta a protocollo generale con n. PG/2021/10782 del 14/01/2021, è stata attivata, su istanza di RFI S.P.A. - DIREZIONE INVESTIMENTI PROGETTI AV/AC la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA sul progetto definitivo di “adeguamento del collegamento ferroviario bivio Fegino-Parco Rugna/Bettolo-Via Campasso” in comune di Genova”;

con nota PG/2021/44501 del 04/02/2021 sono state richieste le integrazioni documentali ex comma 2 art. 19 DLgs. 152/2006, che sono pervenute con nota di RFI n. 39 del 12/02/2021 (acquisita con PG/2021/56610 del 15/02/21);

dell’avvenuta pubblicazione

in data 17/02/2021 è avvenuta la pubblicazione sul sito internet della Regione dedicato all’ambiente, a cura del Settore VIA, dello Studio Preliminare Ambientale ed è stata avviata la fase pubblica, di cui è stata data comunicazione telematica agli enti potenzialmente interessati dal progetto, così come previsto dal c.3 dell’art.19 del d.lgs. 152/2006, con la nota prot. PG/2021/60186 del 17/02/2021; con nota IN/2021/2103 del 17/02/2021 sono state attivate le collaborazioni con le Strutture Regionali;

all’esito della fase pubblica sono pervenute osservazioni del Comitato Liberi Cittadini di Certosa.

CONSIDERATO che:

il progetto prevede la riattivazione della linea ferroviaria tra la Galleria Facchini 1 e parco Campasso – imbocco sud Galleria Sampierdarena (più sinteticamente definito tratta Bivio Fegino – ex Bivio S. Limbania). Tale intervento si inquadra all’interno di un più ampio programma di opere che hanno l’obiettivo della rimessa in servizio del collegamento ferroviario esistente tra il porto di Genova, Parco Rugna/Bettolo, ed il Bivio Fegino della Succursale dei Giovi. L’intervento, nel suo complesso, consente di fatto il ripristino della funzionalità della linea esistente, oggi dismessa, sfruttando il tracciato che già si articola tra Bivio Fegino e il porto di Genova attraverso l’abitato di Rivarolo e Sampierdarena, sfruttando le gallerie esistenti Campasso e Sampierdarena. Il progetto prevede altresì la rimessa in servizio del grande parco ferroviario del Campasso, anch’esso dismesso da qualche

anno; l'intervento ricade pertanto nel punto 7. i) dell'Allegato IV alla Parte II del d.lgs. 152/2006 e interessa un'area considerata sensibile ai sensi del DM 30 marzo 2015 in riferimento alla fattispecie 4.3.7 - centri abitati > 50.000 ab e densità > 500 ab/kmq;

l'istruttoria condotta dal responsabile del procedimento del Settore VIA, si è concretizzata nella Relazione Istruttoria, di cui al documento allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto, con i contributi di ARPAL (R.U. 7886 del 22/03/2021 acquisito con PG/2021/106928 del 22/03/21), del Comune di Genova (nota n. 89780 del 11/03/21 acquisita con PG/2021/101616 del 17/03/21) e delle Strutture regionali interessate; in particolare sono pervenuti i contributi del Settore Tutela del Paesaggio, Demanio marittimo e Attività Estrattive (IN/2021/2931 del 02/03/21), del Settore Ecologia (IN/2021/3581 del 12/03/21) Settore Ecosistema Costiero e Acque (IN/2021/3664 del 15/03/21) e del Settore Urbanistica (IN/2021/3642 del 15/03/21) Servizio Rifiuti (IN/2021/3895 del 18/03/21).

CONSIDERATO altresì che

dagli esiti dell'istruttoria, riportati nella Relazione Istruttoria n. S782 del 26/03/2021, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto, risulta che dalla realizzazione dell'opera in progetto, localizzata in ambito urbano di elevata densità, emergono probabili impatti negativi e significativi sull'ambiente, che risultano insufficientemente trattati e in modo non adeguato riguardo, in particolare, al clima acustico-vibrazionale;

inoltre gli interventi relativi al Lotto 2 (Parco Campasso), che prevedono la realizzazione di un sistema di smaltimento delle acque meteoriche specifico per il binario 8, dedicato al transito di vagoni che possono contenere merci pericolose, risultano inammissibili ai sensi dell'art. 94 comma 4 del d.lgs. 152/06 e s.m.i. (lettere d) ed m)) ed in contrasto con l'art. 21 comma 5 delle Norme di Attuazione del PTA vigente, in quanto ricadenti all'interno dell'area di rispetto di pozzi ad uso idropotabile.

Si dà altresì atto delle osservazioni pervenute, dalle quali emerge la necessità di approfondire l'analisi degli aspetti riguardanti la complessità della cantierizzazione (la cui concomitanza col cantiere dell'Estensione della metropolitana di Genova del tratto Brin-Via Canepari è stata analizzata e gestita nell'ambito del PAUR di cui alla DD 416 del 28/01/2021, per la tratta di competenza, ma di cui è opportuno valutare anche le inevitabili ripercussioni sull'area al di fuori dell'ambito di coincidenza dei due cantieri, lungo l'estensione di quello della riattivazione del tratto ferroviario, i cui effetti andranno a sommarsi sulla viabilità e la qualità della vita degli abitanti dell'area vasta); la sicurezza intrinseca dell'opera (che prevede il transito, tra le altre, di merci pericolose in ambito intensamente urbanizzato e dove la stessa presenza di barriere antirumore, previste per la mitigazione dell'impatto acustico sui ricettori sensibili, dato il contesto può costituire contemporaneamente un aspetto critico in relazione alla sicurezza della linea nei confronti degli operatori che dovranno utilizzarla).

il livello di approfondimento previsto per lo Studio Preliminare Ambientale di cui all'Allegato IV bis della Parte II del d.lgs. 152/2006, non è sufficiente a permettere una adeguata ed esaustiva valutazione degli impatti e una soddisfacente individuazione delle possibili mitigazioni o compensazioni;

RITENUTO PERTANTO

che il progetto riferito all'“adeguamento del collegamento ferroviario Bivio Fegino-Parco Rugna/Bettolo-Via Campasso (più sinteticamente definito tratta Bivio Fegino – ex Bivio S. Limbania)” debba essere assoggettato a procedimento di VIA regionale ai sensi dell'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006 in quanto

è localizzato in ambito urbano di elevata densità, comporta impatti significativi e negativi sull'ambiente riguardo, in particolare, al clima acustico-vibrazionale sia nella fase di realizzazione sia in quella di esercizio;

gli interventi relativi al Lotto 2 (Parco Campasso), che prevedono la realizzazione di un sistema di smaltimento delle acque meteoriche di area dedicata al transito di vagoni che possono contenere merci pericolose, risultano inammissibili ai sensi dell'art. 94 comma 4 del d.lgs. 152/06 e s.m.i. (lettere d) ed m)) ed in contrasto con l'art. 21 comma 5 delle Norme di Attuazione del PTA vigente, in quanto ricadenti all'interno dell'area di rispetto di pozzi ad uso idropotabile;

è necessario approfondire l'analisi degli aspetti riguardanti la complessità della cantierizzazione e sulle ripercussioni sulla qualità della vita degli abitanti dell'area vasta, nonché sulla sicurezza intrinseca dell'opera, dato il contesto urbano nel quale è inserita;

DECRETA

per i motivi di cui in premessa:

di stabilire che il progetto di “adeguamento del collegamento ferroviario Bivio Fegino-Parco Rugna/Bettolo-Via Campasso (più sinteticamente definito tratta Bivio Fegino – ex Bivio S. Limbania)” in comune di Genova, presentato da RFI Spa - DIREZIONE INVESTIMENTI PROGETTI AV/AC, debba essere assoggettato a procedimento di VIA regionale ai sensi dell'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006 in quanto

è localizzato in ambito urbano di elevata densità, comporta impatti significativi e negativi sull'ambiente riguardo, in particolare, al clima acustico-vibrazionale sia nella fase di realizzazione sia in quella di esercizio;

gli interventi relativi al Lotto 2 (Parco Campasso), che prevedono la realizzazione di un sistema di smaltimento delle acque meteoriche di area dedicata al transito di vagoni che possono contenere merci pericolose, risultano inammissibili ai sensi dell'art. 94 comma 4 del d.lgs. 152/06 e s.m.i. (lettere d) ed m)) ed in contrasto con l'art. 21 comma 5 delle Norme di Attuazione del PTA vigente, in quanto ricadenti all'interno dell'area di rispetto di pozzi ad uso idropotabile;

è necessario approfondire l'analisi degli aspetti riguardanti la complessità della cantierizzazione e sulle ripercussioni sulla qualità della vita degli abitanti dell'area vasta, nonché sulla sicurezza intrinseca dell'opera, dato il contesto urbano nel quale è inserita;

la presentazione dell'istanza di VIA dovrà essere corredata dalla documentazione e dagli elaborati progettuali necessari ad avviare il procedimento ai sensi dell'art. 27 bis di detto Decreto legislativo;

di dare atto che il presente provvedimento sarà pubblicato integralmente sul sito web della Regione ai sensi dell'art. 19, comma 11, D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii,

Avverso il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria entro 60 giorni o alternativamente ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione.

RELAZIONE ISTRUTTORIA n. S782
26/03/2021

Procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA
 (art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.)

OGGETTO: PROGETTO DEFINITIVO DI ADEGUAMENTO DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO BIVIO FEGINO-PARCO RUGNA/BETTOLO-VIA CAMPASSO (più sinteticamente definito tratta Bivio Fegino – ex Bivio S. Limbania). Comune di Genova (GE).

Proponente: RFI S.P.A. - DIREZIONE INVESTIMENTI PROGETTI AV/AC

TIPOLOGIA PROGETTUALE: l'intervento in progetto rientra nella tipologia di cui al punto 7. lettera i) dell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/2006 in quanto 'linee ferroviarie a carattere regionale o locale'.

PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO:

Tipologia procedimento:	Verifica di assoggettabilità alla VIA; procedimento ai sensi del comma 2 art. 4 del DL 32 del 18 aprile 2019
Istanza di attivazione	PG/2021/10782 del 14/01/2021
Oneri istruttori:	Non previsti
Convocazione Comitato Istruttorio VIA (ex art. 7 D.G.R. n. 107/2018)	PG/2021/17823 del 19/01/2021
Richiesta integrazioni documentali ex comma 2 art. 19 DLgs. 152/2006):	PG/2021/44501 del 04/02/2021
Trasmissione delle Integrazioni	PG/2021/56610 del 15/02/2021
Fase Pubblica:	Inizio pubblicazione: 17 febbraio 2021 sul sito web www.ambienteinliguria.it
Osservazioni pervenute:	PG/2021/106340 del 22/03/21, già pervenute per le vie brevi in data 12/03/2021
Responsabile del procedimento:	Dott.a Natalia Grifoglio

Con nota del prot. 6 del 14/01/2021, acquisita con protocollo PG/2021/10782 del 14/01/2021, nel chiedere l'attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, il proponente ha chiesto, ai sensi dell'art. 19, comma 8, del DLgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., che nel provvedimento finale vengano espresse eventuali condizioni ambientali, aventi valore di prescrizioni vincolanti ai sensi dell'art. 5, comma 1 lettera o-ter) del DLgs. n. 152/2006, necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi, al fine di non assoggettare il progetto in esame alla procedura di VIA regionale.

Il procedimento è stato condotto con la riduzione della tempistica procedurale ai sensi del comma 2 dell'art. 4 del DL 32 del 18 aprile 2019 - Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici.

Collaborazioni attivate con note PG/2021/0060186 del 17/02/2021 e IN/2021/2103 del 17/02/2021 e riscontri pervenuti:

Ente/Struttura	Riscontro
Settore Assetto del Territorio per Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	IN/2021/3766 del 16/03/21
Città Metropolitana di Genova	
ARPAL	PG/2021/106928 del 22/03/21

Comune di Genova	Pg/2021/101616 del 17/03/21
Strutture Regionali	
Settore Ecosistema Costiero e Acque	IN/2021/3664 del 15/03/21
Settore Tutela del Paesaggio, Demanio marittimo e Attività Estrattive	IN/2021/2931 del 02/03/21
Settore Difesa del Suolo di Genova	IN/2021/4264 del 26/03/21
Servizio Rifiuti	IN/2021/3895 del 18/03/21
Settore Ecologia	IN/2021/3581 del 12/03/21m
Settore Urbanistica	IN/2021/3642 del 15/03/21
Settore Infrastrutture	

OSSERVAZIONI

Le osservazioni, pervenute da parte del ‘Comitato Liberi Cittadini di Certosa’ (pubblicate sul sito web www.ambienteinliguria.it), lamentano il mancato coinvolgimento della cittadinanza coinvolta nella realizzazione dell’intervento infrastrutturale in progetto ed esprimono preoccupazioni e considerazioni in relazione a vari aspetti relativi alla modifica del clima acustico e vibrazionale, della sicurezza dei cittadini in concomitanza della cantierizzazione e dell’esercizio dell’infrastruttura, dell’impatto sulla qualità della vita della popolazione nel corso dell’intensa e durevole attività di cantiere che si prospetta anche a seguito della concomitanza di più realizzazioni infrastrutturali nell’ambito territoriale in esame.

UBICAZIONE DEL PROGETTO ANCHE IN RIFERIMENTO ALLE TUTELE E VINCOLI PRESENTI

L’area di intervento è localizzata nella fascia terminale della Val Polcevera, in prossimità della costa, in territorio comunale di Genova. Tale ambito nel corso dei secoli ha subito profonde modificazioni e una progressiva infrastrutturazione ed urbanizzazione, grazie alla posizione strategica di collegamento tra Genova e la Pianura padana.

Piano di Tutela delle Acque (PTA). L’area di intervento ricade nel Bacino del T. Polcevera; il tracciato ferroviario attraversa alcune aree inondabili, in corrispondenza dell’attraversamento del torrente Polcevera e torrente Torbella. In particolare si segnala l’ambito presso Via Rossini che risulta in fascia A del Torrente Torbella e l’area nei pressi di via Benedetto Brin che risulta in fascia C.

Sulla base dei dati contenuti nel Piano di gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) per i territori della Regione Liguria (DGR n. 1380 del 14 dicembre 2015), si evidenzia come meritevole di attenzione, in relazione agli interventi previsti in alveo, l’intervento relativo alla realizzazione della nuova travata del Polcevera e relativi consolidamenti strutturali delle pile e delle spalle.

Piano di bacino per la tutela dal Rischio Idrogeologico. L’area in esame ricade nel Bacino del T. Polcevera (Piano approvato con DCP n. 14 del 02/04/2003 come modif. con DdDG n.88 del 10/04/2017) il tracciato ferroviario attraversa alcune aree inondabili, in corrispondenza dell’attraversamento del torrente Polcevera e torrente Torbella. In particolare si segnala l’ambito presso Via Rossini che risulta in fascia A del Torrente Torbella. Inoltre nei pressi di via Benedetto Brin risulta una fascia C. Si evidenzia come meritevole di attenzione, in relazione agli interventi previsti in alveo, l’intervento relativo alla realizzazione della nuova travata del Polcevera e relativi consolidamenti strutturali delle pile e delle spalle.

Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico. L’area di intervento ricade nell’Ambito Territoriale **53D - “Genova – Bassa Valle Polcevera”** e l’inquadramento sotto l’aspetto insediativo della zonizzazione risulta:
ID MOA Insediamento diffuso - MODIFICABILITÀ DI TIPO A
IS-MA Insediamenti Sparsi - Regime normativo di MANTENIMENTO.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC). L’intervento si inserisce nell’ambito del Sistema Territoriale Strategico (STS) n. 3 - ‘Sistema policentrico del Polcevera’ che comprende l’area genovese e la val Polcevera. Il cui obiettivo prevede il potenziamento sostenibile del livello di efficienza del sistema delle infrastrutture e dei servizi territoriali di livello metropolitano, coordinato con la programmazione delle grandi

opere di interesse strategico per la riorganizzazione delle mobilità su gomma e su ferro nel corridoio appenninico.

Piano Urbanistico Comunale

Assetto Urbanistico: Nel primo tratto in uscita dalla galleria Facchini le destinazioni prevalenti sono:

- **AR-PR(b)** - *ambito di riqualificazione del territorio presidio e ambientale*
- **AR-PU** - *ambito di riqualificazione urbanistica produttivo - urbano*
- **AR-UR** - *ambito di riqualificazione urbanistica residenziale*
- **AR-PI** - *ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale.*

Superato il torrente Polcevera le destinazioni urbanistiche prevalenti limitrofe l'area di intervento sono:

- **AR-PU** - *ambito di riqualificazione urbanistica produttivo - urbano*
- **AR-UR** - *ambito di riqualificazione urbanistica residenziale*
- **AC-IU** - *ambito di conservazione dell'impianto urbanistico*
- **SIS-S** - *servizi pubblici territoriali e di quartiere e parcheggi pubblici.*
- **trasporto pubblico in sede propria di previsione**

in corrispondenza del Parco Campasso:

- *Ferrovia e trasporto pubblico in sede propria esistente*

Tratto all'aperto tra galleria Campasso e Sampierdarena

- **AC-IU** - *ambito di conservazione dell'impianto urbanistico*
- *Ferrovia e trasporto pubblico in sede propria esistente*
- **SIS-S** - *servizi pubblici territoriali e di quartiere e parcheggi pubblici.*

Data la natura degli interventi nessuna di tali aree è direttamente interferita dal progetto.

Zonizzazione acustica. L'area oggetto di intervento è caratterizzata principalmente dalla presenza di molteplici infrastrutture di trasporto ferroviarie e viarie nelle cui fasce di pertinenza, stabilite da specifici decreti, devono essere rispettati determinati valori limite di immissione. Al di fuori delle fasce di pertinenza, valgono i valori stabiliti dalla zonizzazione acustica; in particolare l'area oggetto di intervento si caratterizza principalmente per la presenza di zone ascritte alla classe III (aree di tipo misto con limiti pari a 60 dBA diurni e 50 dBA notturni) e zone ascritte alla classe IV (aree ad intensa attività umana con limiti pari a 65 dBA diurni e 55 dBA notturni). Sono inoltre presenti ricettori sensibili ascritti alla classe I (aree protette con limiti pari a 50 dBA diurni e 40 dBA notturni)

Livello paesaggistico puntuale: A breve distanza dalla linea esistente oggetto di intervento, nei tratti all'aperto, sono localizzati i seguenti sistemi di valore paesaggistico:

Sistema delle ville di Sampierdarena, Cornigliano e Coronata;

15 – Villa Doria, Grimaldi La Commenda

4 - Villa Durazzo, Pallavicini

3 – Sistema Salita Belvedere, Salita Forte crocetta

4 – Sistema Salita Superiore Salvator Rosa

E i seguenti insediamenti storici:

2 – Casino Serra, Castello di Foltzer

22 – Chiesa di San Bartoleo della Certosa

Vincolo idrogeologico. Non sussistono interferenze tra le opere in progetto e le aree soggette a vincolo idrogeologico.

Vincolo Paesaggistico. Nell'area di intervento sono presenti numerosi beni paesaggistici, molti dei quali prossimi agli interventi in progetto, ma nessuno direttamente interferente con le opere in progetto, in nessuno dei due ambiti oggetto di analisi. La linea esistente oggetto di intervento si localizza alla base dell'ampia area vincolata "Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle aree soprastanti il piazzale belvedere, sita nell'ambito del Comune di Genova – Sampierdarena" (vincolo 70195) istituito con Decreto

1956-12-11, con la seguente motivazione: “Le aree suddette costituiscono un quadro naturale con punti di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si gode lo spettacolo della zona sottostante”.

Aree protette e Zone Speciali di Conservazione. gli interventi in progetto non interferiscono direttamente né con aree naturali protette né con quelle afferenti alla Rete Natura 2000

Interferenza con Siti contaminati: Non si segnala interferenza, né vicinanza degli interventi in progetto, con siti di interesse nazionale (SIN).

CARATTERISTICHE FISICHE DEL PROGETTO

Il progetto in esame riguarda la riattivazione della linea ferroviaria tra la Galleria Facchini 1 e parco Campasso – imbocco sud Galleria Sampierdarena (più sinteticamente definito tratta Bivio Fegino – ex Bivio S. Limbania). Tale intervento si inquadra all’interno di un più ampio programma di opere che hanno l’obiettivo della rimessa in servizio del collegamento ferroviario esistente tra il porto di Genova, Parco Rugna/Bettolo, ed il Bivio Fegino della Succursale dei Giovi. L’intervento, nel suo complesso, consente di fatto il ripristino della funzionalità della linea esistente, oggi dismessa, sfruttando il tracciato che già si articola tra Bivio Fegino e il porto di Genova attraverso l’abitato di Rivarolo e Sampierdarena, sfruttando le gallerie esistenti Campasso e Sampierdarena.

Il progetto prevede altresì la rimessa in servizio del grande parco ferroviario del Campasso, anch’esso dismesso da qualche anno ed interessato recentemente dalla cantierizzazione per la ricostruzione del nuovo Ponte S. Giorgio.

L’intervento interessa quindi ambiti ferroviari esistenti attualmente non in servizio, ad eccezione della Galleria Facchini 1, tutt’ora in esercizio, che consente il collegamento dell’itinerario in oggetto con la linea Succursale, le cui opere di adeguamento della sezione costituiscono un progetto indipendente dai lavori di riattivazione dell’itinerario sopra descritto, in quanto insistono sulla linea Succursale dei Giovi in esercizio e più rapidamente cantierabile in quanto non impattata da nessun cantiere in corso.

L’intervento nel suo complesso viene quindi inquadrato dal punto di vista programmatico secondo due ambiti distinti, corrispondenti alle due fasi realizzative che lo vedranno attuare:

- **Fase A (adeguamento della sezione della Galleria Facchini 1).**
- **Fase B (riattivazione della linea ferroviaria tra la Galleria Facchini 1 e parco Campasso – imbocco sud Galleria Sampierdarena),** oggetto della presente Verifica di Assoggettabilità a VIA.

I principali elementi progettuali sono:

- Riclassificazione in categoria D4 e adeguamento alle STI vigenti della tratta ferroviaria dismessa Campasso - Bivio Fegino;
- Realizzazione delle opere di mitigazione ambientale necessarie (ad esempio delle barriere antirumore conseguenti le risultanze dello studio acustico);
- Interventi all’interno del parco Campasso;
- Sostituzione delle travate metalliche Rossini e Polcevera ed adeguamento delle relative opere d’arte di fondazione/elevazione;
- Adeguamento strutturale di sottoattraversamenti esistenti (sottopasso via Pisoni e Ponte su Torbella).
- Attrezzaggio tecnologico degli impianti di armamento, IS/TLC e TE sulla base della previsione di mantenimento del collegamento verso Rivarolo e compresa la verifica di compatibilità degli interventi con il prolungamento della linea metropolitana da Brin a Canepari;

Le opere in oggetto insistono su un sedime ferroviario esistente attualmente dismesso.

Il complesso degli interventi, sia in termini di localizzazione territoriale che di tipologia di opere previste, può essere diviso funzionalmente, procedendo da sud verso nord con progressive crescenti, in 3 parti:

- Parte 1: Dall’ex Bivio S. Limbania (indicato come sbocco Sud Galleria Sampierdarena) a radice Sud di parco Campasso;
- Parte 2: PRG di Parco Campasso;
- Parte 3: Da radice nord di Parco Campasso a imbocco sud Galleria Facchini 1;

la loro rifunzionalizzazione consentirà di poter mettere in servizio il collegamento tra il Porto Storico di Genova e le linee ferroviarie del Nodo di Genova.

La Parte 1 – da ex Bivio s. Limbania a radice sud Parco Campasso: in questo primo tratto la linea ferroviaria è in galleria per gran parte della sua estensione. Procedendo da Nord verso Sud si distinguono infatti le due gallerie di Campasso e di Sampierdarena. In tale ambito sono previsti tutti gli interventi necessari per l'accessibilità e la funzionalità dello scalo ferroviario che si vanno a inserire all'interno di opere in gran parte già realizzate. In questo tratto risultano già realizzate le barriere antirumore.

Parte 2 – PRG di Parco Campasso: il Lotto 2 ha inizio alla pk 2+081 circa e si estende in direzione Nord fino alla pk 3+270 circa, nei pressi del sottovia esistente di via Benedetto Brin.

Anche in questo tratto la sede ferroviaria si sviluppa in rilevato, ad una altezza di circa 5-6 m dal p.c. L'ambito è stato di recente interessato trasversalmente dalla realizzazione del nuovo ponte sul Polcevera (Ponte S.Giorgio). Questo ambito di progetto si relaziona con gli interventi previsti da RFI all'interno del parco.

L'intervento di realizzazione della piattaforma ferroviaria interessa una lunghezza di 1,2 km circa.

Il progetto prevede delle soluzioni specifiche per il sistema di smaltimento delle acque meteoriche del binario 8 dedicato al transito di vagoni che possono contenere merci pericolose e che viene realizzato, a differenza degli altri, con sub-ballast impermeabile.

Per le superfici scolanti riferite al binario 8 si predispone la posa di una vasca di cattura per l'immagazzinamento dei liquidi pericolosi il cui riempimento verrà attivato tramite un pozzetto partitore posizionato al termine della rete di drenaggio, immediatamente a monte della vasca. Lo svuotamento della vasca di cattura deve essere effettuato successivamente all'evento mediante l'impiego di un autosurgo, conferendo i liquidi ad appositi impianti di trattamento. Si prevede l'installazione di un sistema di allarme collegato al sensore di rilevazione che comunichi la necessità di spurgare la vasca.

Parte 3 – Da radice nord di Parco Campasso a imbocco sud Galleria Facchini 1: questa parte ha inizio alla pk 3+270 circa (radice nord del Parco Campasso) e si estende in direzione Nord fino alla pk 4+930 circa (limite intervento in corrispondenza dell'imbocco sud della Galleria Facchini 1), nei pressi di bivio Succursale.

Nel tratto iniziale la sede ferroviaria si sviluppa in rilevato alto con la quota del piano ferro sostanzialmente a +4 m / +5 m dal p.c. attuale, vista la presenza di numerosi sottovia carrabili. Nel secondo tratto, a Nord del Ponte Polcevera, la differenza di quota tra p.f. e p.c si incrementa fino a +12m / +13m.

Attualmente la linea esistente risulta fuori esercizio da circa 10 anni; si rileva pertanto la presenza di tratti estesi con vegetazione ed arbusti che hanno compromesso le caratteristiche dell'ultimo tratto del corpo del rilevato.

Tale circostanza rende necessario il ripristino della funzionalità della piattaforma mediante la realizzazione di interventi di adeguamento/ripristino del sedime esistente.

Gli interventi più significativi ricompresi all'interno della tratta in esame sono rappresentati dalla sostituzione delle travate metalliche del ponte sul Polcevera e dalla costruzione della travata su Via Rossini (attualmente già demolita). L'attraversamento su via Rossini sarà risolto mediante un ponte con luce di 50 m, compreso tra le pk 4+090 e 4+141 circa. Si prevede la realizzazione di un nuovo impalcato a cassone a sezione mista, doppio binario. Per il rifacimento della travata Polcevera è stata studiata la demolizione della travata esistente e la realizzazione di una nuova travata reticolare continua su tre luci a maglia triangolare, a via inferiore e a doppio binario; sono previsti inoltre interventi di rinforzo sia sulle spalle che sulle pile del viadotto Polcevera per adeguamenti sismici.

La messa in servizio della linea rende inoltre necessario prevedere gli interventi di adeguamento/miglioramento strutturale delle seguenti opere esistenti sotto binario presenti lungo linea:

1. ponte a tre luci Torbella
2. ponte in muratura Via Pisoni
3. galleria esistente presso Via Greto di Cornigliano
4. ponte in muratura Via Ferri
5. attraversamento in muratura Via S.Ambrogio di Fegino

La fase di cantiere.

La fase di cantiere relativa alle opere sopra descritte si articola funzionalmente in due differenti tipologie:

1. Il fronte avanzamento lavori (FAL);
2. Cantieri puntuali funzionali alla realizzazione di opere singolari (aree di cantiere specifiche che assolvono alla necessità di realizzare opere singolari o attività particolari):
 - Impianto di betonaggio,
 - Area di cantiere per la realizzazione del Ponte Rossini,
 - Area di cantiere per la realizzazione della Travata sul Polcevera.

A queste 3 aree si aggiungono inoltre le singole aree di lavoro per la realizzazione delle barriere antirumore in corrispondenza dei sottopassi stradali.

Impianto di betonaggio

L'impianto di betonaggio è localizzato in corrispondenza del parco ferroviario dismesso compreso tra Via Porro e Via Polcevera ed occupa parte delle aree già a suo tempo utilizzate per la realizzazione del Ponte S. Giorgio completato di recente. Il sito è localizzato a ovest del Parco Campasso. Per l'impianto di betonaggio è possibile un funzionamento anche notturno in relazione alle esigenze di approvvigionamento del cantiere.

Costruzione dell'armamento ferroviario

La costruzione dell'armamento ferroviario avrà come cantiere baricentrico il Parco ferroviario di Campasso insediandosi all'interno delle aree occupate dalla configurazione finale dello scalo. Presso queste aree verranno quindi accumulati i materiali per la costruzione dell'armamento (principalmente traverse, ballast e rotaie). Verranno inoltre ricollocate le macchine e le attrezzature necessarie per la costruzione del binario (treni di posa, tramogge, ecc.).

Cantiere per la realizzazione del Ponte Rossini

L'area di cantiere è individuata all'interno di un'area interclusa tra il rilevato ferroviario dismesso e la linea in esercizio. Nell'immagine che segue è indicata l'area (con freccia rossa) in una vista verso nord (con freccia blu è indicato il vuoto del ponte Rossini già demolito).

Area di cantiere per la realizzazione della Travata sul Polcevera

Per la realizzazione della travata sul Polcevera sarà necessario disporre delle seguenti aree:

- Area sul rilevato esistente in destra Polcevera necessaria per le fasi di varo e demolizione;
- Aree in alveo per le operazioni di consolidamento della pila e per le operazioni di demolizione dell'impalcato esistente e per il varo di quello nuovo che avverrà mediante l'ausilio di pile provvisorie;
- Area in sinistra idrografica (localizzata in corrispondenza di edificio esistente) per il consolidamento della pila est.

Lo spazio sul rilevato ferroviario esistente in destra idrografica, sarà ricavato mediante la formazione di un piazzale provvisorio con l'uso di Geoblock

L'alveo del Torrente Polcevera sarà necessariamente interessato, mediante la predisposizione di argini provvisori, dai lavori per il consolidamento della pila e per le attività di demolizione e varo che avverranno mediante l'installazione di pile temporanee previa realizzazione di savanelle

Interferenze con edifici

Per la realizzazione delle opere di progetto del tratto ferroviario compreso tra l'imbocco sud della galleria Facchini 1 e l'imbocco sud della galleria Sampierdarena si rende necessaria la demolizione di alcuni edifici di cui si riportano di seguito le principali caratteristiche funzionali,

Struttura 1: di pertinenza RFI è localizzata in Via San Bartolomeo della Certosa all'incrocio con Via Ausonio Vedovi;

Struttura 2 e 3: a destra struttura con funzione di box è localizzato in Via Dandolo 11, a sinistra con funzione di centro ricreativo, Gruppo M.O.V.M. Cap. Silvio Sibona, gruppo A.N.A. DI Rivarolo Genova, localizzato in Via Dandolo 12;

Struttura 4: con funzione di box/magazzino è localizzato in Via Sergio Piombelli;

Struttura 6: con funzione residenziale è localizzata in Via Vicenza 11 in corrispondenza del sottopasso Campasso.

Opere, progetti e cantieri interferenti con il progetto

In relazione alle trasformazioni che stanno interessando o interesseranno il tessuto urbano e periurbano di Genova, sembra opportuno richiamare quali opere, progetti o cantieri possono essere in qualche modo in relazione con le opere di cui alla presente relazione. Si sono pertanto identificati i seguenti elementi:

- Il cantiere del Terzo Valico dei Giovi, localizzato nel settore nord del Bivio Fegino con le attività di scavo della Galleria di Valico Tale cantiere è localizzato a nord della Galleria Facchini 1.

Non si segnalano interferenze o sovrapposizioni di natura diretta con le opere oggetto di valutazione.

- La linea metropolitana di Genova (prolungamento Brin/Canepari), che costituisce un significativo elemento di cui tener conto per gli sviluppi progettuali delle opere di cui alla presente relazione.

Con riferimento a quest'ultimo punto, è stata verificata la fattibilità cantieristica dell'intervento in progetto rispetto alle esigenze di cantiere della linea metropolitana nell'ipotesi che le due opere vengano realizzate contemporaneamente.

Durata dei lavori

Sulla base dell'attuale cronoprogramma di progetto, i lavori in oggetto avranno durata di almeno 3 anni.

In sintesi le attività previste nel corso della realizzazione delle opere in progetto sono costituite da:

1. demolizione della massicciata ferroviaria, opere civili e impianti da Parco Campasso a Bivio Fegino;
2. demolizione di 5 fabbricati interferenti con il rilevato Campasso-Torbella;
3. demolizione di 3 fabbricati interferenti con il ponte sul Torrente Polcevera;
4. demolizioni del ponte sul Torrente Polcevera;
5. scavi delle fondazioni delle nuove opere da realizzare da Parco Campasso a Bivio Fegino.

Tali attività determineranno la produzione stimata delle seguenti tipologie e quantità di rifiuto:

Tipologia di rifiuto prodotto e relativo codice CER		Udm	Quantità
Terre e rocce da scavo	CER 17.05.04 e 17.05.03*	mc	80.950
Pietrisco ferroviario (Ballast)	CER 17.05.07* e 17.05.08	mc	13.500
Cemento	CER 17.01.01	mc	4.600
Misti da demolizione	CER 17.09.03*e 17.09.04	mc	2.200
Conglomerato bituminoso	CER 17.03.02	mc	380
Legno	CER 17.02.01 e 17.02.04*	ton	150
Ferro e acciaio	CER 17.05.04	ton	2.800

COMPONENTI AMBIENTALI POTENZIALMENTE INTERESSATE, IMPATTI PREVISTI E MITIGAZIONI PROPOSTE.

ATMOSFERA

Aria. Sulla base di quanto disposto d.lgs. 155/2010 (e adottato dalla Regione Liguria con DGR 44/2014), il territorio della Liguria è stato classificato secondo tre differenti zonizzazioni, facendo riferimento a ciascun inquinante in base alle soglie di valutazione previste all'allegato 2 del citato decreto; la procedura di zonizzazione del territorio ligure è stata condotta sulla base delle caratteristiche fisiche del territorio, uso del suolo, carico emissivo e densità di popolazione:

- Zonizzazione per biossido di zolfo (SO₂), monossido di carbonio (CO), biossido di azoto (NO₂), benzene C₆H₆ e particolato solido fine (PM₁₀ e PM_{2,5}), che suddivide il territorio regionale in 6 zone;
- Zonizzazione per Ozono O₃ e B(a)P, che suddivide il territorio regionale in 2 zone;
- Zonizzazione per i metalli (Pb, As, Cd, Ni), che suddivide il territorio regionale in 3 zone.

La zona interessata dal progetto fa parte dell'area denominata "**Agglomerato di Genova**";

Dall'analisi dei dati rilevati si desume che la qualità dell'aria del territorio in oggetto di studio presenta condizioni di inquinamento. Le indagini eseguite sulle centraline di monitoraggio presenti sul territorio hanno infatti riportato valori medi non rispettosi dei limiti normativi vigenti. Le centraline definite "di fondo" hanno riportato valori decisamente superiori a quelli indicati come limiti dalla normativa.

Per la Zona Agglomerato di Genova, infatti, permane il superamento valore limite della media annuale del parametro NO₂ in tutte le postazioni orientate al monitoraggio del traffico veicolare; per i parametri PM₁₀

(polveri fini), PM2,5, Benzene, Monossido di carbonio (CO) e Ozono, invece, i dati evidenziano che i limiti normativi risultano soddisfatti in tutte le stazioni considerate.

Rumore. L'area oggetto di intervento è caratterizzata principalmente dalla presenza di molteplici infrastrutture di trasporto ferroviarie e viarie, nelle cui fasce di pertinenza stabilite da specifici decreti devono essere rispettati determinati valori limite di immissione.

VALUTAZIONI SULLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'IMPATTO

La stima della significatività degli effetti attesi è stata distinta secondo le seguenti classi:

- Assenza di effetto
- Effetto trascurabile
- Effetto scarsamente significativo
- Effetto mediamente significativo
- Effetto significativo
- Altamente significativo

componenti dell'ATMOSFERA

Emissioni in Atmosfera

Categoria di effetti	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Emissioni in atmosfera	Modifica condizioni di Polverosità nell'aria	Fase di Cantiere (C)	La produzione di polveri è relativa alle attività di movimento terra	Scarsamente significativo (costruzione del piano di imposta della sovrastruttura ferroviaria, dove il rilevato ferroviario è già esistente; realizzazione dei pali per fondazione delle barriere acustiche)
Emissioni in atmosfera	Emissione di inquinanti in atmosfera	Fase di Cantiere (C)	Legata al funzionamento dei macchinari per la realizzazione delle opere	Scarsamente significativo
Emissioni in atmosfera	Emissione di inquinanti in atmosfera	Fase di Esercizio (O)	Nessun impatto (trazione elettrica dei treni)	Assenza di effetti

Emissioni Acustiche

Categoria di effetti	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Emissioni acustiche	Modifica del clima acustico	Fase di Cantiere (C)	Funzionamento dei macchinari e degli impianti	Mediamente significativo (in relazione alla presenza di edificio residenziale lungo il rilevato ferroviario o in corrispondenza dell'impianto di betonaggio)
Emissioni in atmosfera	Modifica del clima acustico	Fase di Esercizio (O)	L'impatto è legato al transito dei convogli.	Mediamente significativo (in relazione alla presenza di edificio residenziale lungo il rilevato ferroviario)

Emissioni Vibrazionali

Categoria di effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Emissioni vibrazionali		Produzione di disturbi legati alle emissioni di vibrazioni	Fase di Cantiere (C)	Emissioni legate ad attività di cantiere (realizzazione di pali, compattazione del rilevato ferroviario)	Mediamente significativo (non sono previste opere in sotterraneo salvo gli interventi di consolidamento della pila est della travata Polcevera)
Emissioni vibrazionali		Produzione di disturbi legati alle emissioni di vibrazioni	Fase di Esercizio (O)	L'impatto è legato al transito dei convogli.	Scarsamente significativo (la distanza dei recettori dalla linea all'aperto è tale da garantire l'assenza di vibrazioni sugli edifici in concomitanza del transito dei convogli)

AMBIENTE IDRICO

L'area di intervento si localizza nel bacino del Torrente Polcevera. Esso ha origine dallo spartiacque Tirreno-Adriatico che, con andamento SSW-NNE, si sviluppa circa parallelamente alla linea di costa, per poi sfociare nel Mar Tirreno, nella città di Genova.

VALUTAZIONI SULLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'IMPATTO

Produzione di sostanze inquinanti ed acque

Categoria di effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Produzione di sostanze inquinanti ed acque		Modifica delle caratteristiche qualitative delle acque	Fase di Cantiere (C)	Nel corso della costruzione della nuova travata del Polcevera, gli interventi di consolidamento delle pile e spalle esistenti, la realizzazione di savanelle e l'accesso dei mezzi operativi mediante pista in alveo, potranno generare intorbidamento e rischio di inquinamento a seguito di eventi accidentali.	Mediamente significativo (ancorché legato a eventi accidentali)

SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area di progetto ricade in un contesto completamente urbanizzato nel quale i riporti antropici ricoprono quasi completamente i sottostanti litotipi naturali.

In particolare, la successione dalle unità più recenti fino alle più antiche può essere così sintetizzata:

- Riporti artificiali e discariche, depositi rimaneggiati (Quaternario);
- Sedimenti alluvionali e marini (Quaternario): depositi ghiaiosi posti a quota più elevata rispetto agli alvei attuali o all'attuale livello del mare, talvolta terrazzati e/o ricoperti da coltri eluvio-colluviali di spessore variabile.

Queste formazioni, classificate sul foglio 213 Genova della Carta Geologica d'Italia come "depositi alluvionali in evoluzione: depositi ghiaiosi, spesso con blocchi e/o materiali fini" poggiano sulle formazioni mesozoiche e cenozoiche costituite da: Unità costituite da flysch e Unità di crosta oceanica e di mantello.

Aspetti geomorfologici

L'area di studio si inserisce in un contesto di media montagna e di colline, con una modesta pianura alluvionale in corrispondenza del settore medio-inferiore del torrente Polcevera; il versante Valle del Polcevera, ove ricade la linea ferroviaria oggetto di intervento, in generale come dominato da substrati "Alluvionali e/o depositi di spiaggia antichi" e in parte da "coltri eluviocolluvionali di spessore da 0,5 a 3 m

Usi del suolo+

Gli usi in atto relativi all'area di impronta delle opere in progetto, delle aree di cantiere e di lavoro, rientrano prevalentemente nelle aree di utilizzo per le infrastrutture ferroviarie e infrastrutturali in generale, specialmente stradali. Unica eccezione è per le aree di cantiere che ricadono in alveo con scarsa presenza di vegetazione

VALUTAZIONI SULLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'IMPATTO

Produzione di sostanze inquinanti e suolo

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Produzione sostanze inquinanti acque	di ed	Modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli	Fase di Cantiere (C)	Per quanto riguarda il suolo le aree di lavoro sono inserite in aree di pertinenza dell'infrastruttura o antropizzate e il rischio di inquinamento è legato ad eventi accidentali	Mediamente significativo (ancorché legato a eventi accidentali)

Produzione di materiali di risulta

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Produzione di materiali di risulta	di	Produzione di materiali di risulta	Fase di Cantiere (C)	Le volumetrie prodotte deriveranno prevalentemente dagli scavi del rilevato esistente per la formazione del piano di imposta della struttura ferroviaria e dagli scavi per la realizzazione delle fondazioni per la realizzazione delle opere d'arte. Saranno generati rifiuti costituiti dal movimento terra del rilevato, da	Significativo

			traversine, ballast e binari attualmente presenti, oltre che dalla travata metallica esistente lungo il Polcevera.	
--	--	--	--	--

Perdita di suolo

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Consumo risorse	di	Perdita di suolo	Fase di Cantiere (C)	L'intera opera si sviluppa su aree ferroviarie o rimaneggiate.	Effetto nullo.

Consumo di suolo

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Consumo risorse	di	Consumo di suolo	Fase di Cantiere (C)	L'intera opera si sviluppa su aree ferroviarie o rimaneggiate.	Effetto nullo.

Consumo di materie prime non rinnovabili

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Consumo risorse	di	Consumo di materie prime non rinnovabili	Fase di Cantiere (C)	Legato unicamente al consumo di inerti per la realizzazione dei calcestruzzi per le opere civili.	Effetto trascurabile in relazione alla ridotta estensione dell'opera.

IN RIFERIMENTO ALLA MODIFICA DELLE CONDIZIONI DI ESPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE ALL'INQUINAMENTO

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Modifica fenomeni ambientali	dei	Modifica delle esposizioni della popolazione all'inquinamento	Fase di Cantiere (C)	Temporanea modifica delle emissioni in atmosfera, rumore e in minima parte vibrazioni, in relazione alla vicinanza del fronte di avanzamento dei lavori e dell'area di cantiere con l'impianto di betonaggio; particolarmente impattanti le lavorazioni relative alla realizzazione di pali e al movimento terra.	Mediamente significativo , in relazione alla prossimità del tessuto edificato residenziale; in particolare si evidenzia la prossimità di un edificio alla pila est del T. Polcevera, oggetto di consolidamento e la presenza dell'impianto di betonaggio.

Modifica dei fenomeni ambientali	dei	Modifica delle esposizioni della popolazione all'inquinamento	Fase di esercizio (O)	Modifica del clima acustico e vibrazionale in relazione ai passaggi dei convogli, su una linea peraltro esistente.	Mediamente significativo , in relazione alla prossimità del tessuto edificato residenziale al rilevato ferroviario.
----------------------------------	-----	---	-----------------------	--	--

Sottrazione di habitat e biocenosi

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Modifica dei fenomeni ambientali	dei	Sottrazione di habitat e biocenosi	Fase di Cantiere (C)	Le attività di cantiere si svolgono prevalentemente su aree ferroviarie o comunque antropizzate; la puntuale necessità di pulizia delle scarpate del rilevato ferroviario non interferisce con habitat di potenziale interesse naturalistico.	Effetto nullo , in relazione alle caratteristiche della vegetazione invasiva presente sulle scarpate ferroviarie.

Modifica della connettività ecologica

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Modifica dei fenomeni ambientali	dei	Modifica della connettività ecologica	Dimensione fisica riferita all'opera come manufatto (F)	Le opere non interessano alcun elemento della rete ecologica regionale.	Assenza di effetto

Modifica degli usi in atto

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Modifica dei fenomeni ambientali	dei	Modifica della connettività ecologica	Fase di Cantiere (C) Dimensione fisica riferita all'opera come manufatto (F)	Le opere sono realizzate nel perimetro dell'infrastruttura o in aree di pertinenza della stessa, comunque già antropizzate.	Significatività nulla: nessun uso in atto viene modificato.

Modifica dell'assetto geomorfologico

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Modifica dei fenomeni ambientali	dei	Modifica dell'assetto geomorfologico	Fase di Cantiere (C)	Le opere sono realizzate nel perimetro dell'infrastruttura o in aree di pertinenza della	Significatività nulla: l'assetto geomorfologico non viene modificato.

			stessa, comunque già antropizzate..	
--	--	--	-------------------------------------	--

Modifica delle condizioni di deflusso

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Modifica fenomeni ambientali	dei	Modifica delle condizioni di deflusso	Fase di Cantiere (C) Dimensione fisica riferita all'opera come manufatto (F)	Sono previste attività in alveo per la realizzazione della nuova travata del Polcevera e del consolidamento delle pile; nella fase di esercizio le pile presenteranno un rivestimento di 50 cm di spessore	Effetto trascurabile relativo alla realizzazione di savanelle e guadi nel corso degli interventi in alveo, che non modificheranno significativamente il deflusso.

Modifica della struttura del paesaggio

Categoria effetti	di	Tipologia degli effetti	Fase	Descrizione	Significatività
Modifica fenomeni ambientali	dei	Modifica della struttura del paesaggio	Fase di Cantiere (C) Dimensione fisica riferita all'opera come manufatto (F)	La cantierizzazione determinerà una temporanea modifica della aree senza alterare gli elementi di percezione o assetto paesaggistico al larga scala. In fase di esercizio le modifiche sono legate solo alla realizzazione delle barriere acustiche (di altezza variabile tra 6,5 e 7,3 m, poste prevalentemente sul lato ovest dell'infrastruttura) Il rifacimento della travata sul Polcevera e della travata Rossini; opere minori consistono in interventi di adeguamento di opere esistenti quali il sottopasso di Via Pisoni e il Ponte sul T. Torbella.	Effetto trascurabile durante la fase di cantiere; effetto mediamente significativo nelle condizioni finali del manufatto, la presenza di barriere: maggiormente percepibile in corrispondenza dei sottopassi ferroviari e maggiormente mitigata, in quanto coperta dal primo fronte dei ricettori, lungo il resto del tracciato. La mitigazione consiste nella continuità delle scelte progettuali già applicate nel tratto realizzato tra la Galleria Campasso e la Galleria Sampierdarena. Effetto assente quello del rifacimento delle travate Polcevera e Rossini, realizzate nel rispetto e coerenza architettonica e ingegneristica esistente come pure per gli interventi di adeguamento di Via Pisoni e sul T. Torbella

MITIGAZIONI previste:

Controllo della produzione di polveri nelle aree di cantiere

Per la mitigazione degli effetti derivanti dalle emissioni polverulente prodotte dai cantieri, il repertorio delle misure ed interventi è composto da procedure operative ed opere.

procedure operative:

- Bagnatura dell'area di cantiere;
- Spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere e dei tratti prossimi alle aree di cantiere;
- Coperture dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio;

opere di mitigazione:

- Impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi;
- Barriere antipolvere: qualora previste, le barriere antirumore assolvono anche alla funzione di limitazione della dispersione delle polveri.

Interventi di mitigazione acustica

Vista l'altezza delle sorgenti dal piano campagna e la loro distanza dai ricettori l'inserimento di mitigazioni di tipo passivo risulta ininfluenza a mitigare l'impatto acustico. Pertanto, verranno attuati gli accorgimenti indicati nel seguito in forma di check-list, per il contenimento delle emissioni di rumore.

- Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazioni;
- Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature;
- Modalità operazionali e predisposizione del cantiere;
- Per le aree perimetrali del fronte avanzamento lavori, per mitigare l'impatto acustico e anche quello legato alle emissioni atmosferiche, saranno utilizzate barriere acustiche su new jersey, di altezza 2,5 m.

Interventi di mitigazione per le vibrazioni

Nella porzione compresa tra l'inizio dell'intervento e la radice sud di Parco Campasso, è previsto un sistema di mitigazione delle vibrazioni costituito da materassino sottoballast. Le valutazioni condotte garantiscono un buon margine e per limitare ulteriormente la propagazione delle vibrazioni tra sorgente e ricettori è previsto l'impiego di traversine ferroviarie tipo USP dotate di materassino integrato che consente un ulteriore contributo positivo nell'attenuazione delle vibrazioni.

OSSERVAZIONI ISTRUTTORIE

Si prende atto degli studi e delle valutazioni effettuate nonché delle mitigazioni proposte descritte nella documentazione trasmessa e nel merito sono stati acquisiti i pareri e i contributi che hanno permesso di effettuare la verifica di assoggettabilità a VIA dell'opera in progetto.

ARPAL

Comparto RUMORE

Esaminata la documentazione integrativa, si prende atto di quanto indicato in merito alla conduzione delle attività di cantiere, che dovranno essere oggetto di specifiche valutazioni da parte del Comune di Genova, Ente competente, in sede di autorizzazione in deroga.

Per quanto riguarda invece le problematiche acustiche nella fase di esercizio, si sottolinea che:

- Le abitazioni dove potrebbe verificarsi un mancato rispetto dei limiti sono in numero considerevole;
- La scelta di considerare il minimo potere fonoisolante dei serramenti attuali pari a 25 dB non viene ritenuta da questo ufficio cautelativa, essendo peraltro tale valore indicato nell'analisi come valore medio;
- Secondo quanto riportato nell'approfondimento presentato, la possibilità di inserire barriere fonoassorbenti di altezza maggiore rispetto al primo progetto viene scartata perché non tecnicamente realizzabile né migliorativa rispetto ai livelli sonori;

si ritiene che l'elaborato in oggetto non sia sufficientemente cautelativo, in quanto è possibile che abitazioni scartate dall'analisi presenteranno invece superamenti dei limiti, e si suggerisce di rivedere l'analisi degli edifici utilizzando un R_w pari a 20 dB.

Gestione Terre e Rocce da Scavo e Monitoraggio dell'amianto aerodisperso

Dall'analisi della documentazione agli atti, come integrata nel febbraio 2021 (a seguito della nota di R.L. PG/2021/44501 del 04/02/2021) si prende atto dell'adeguatezza della documentazione, riguardo la gestione dei Rifiuti, delle Terre e Rocce da Scavo e della Qualità dell'aria, in riferimento alle richieste di

integrazione di cui ai punti 1_a e 1_e della nota citata; si osserva peraltro che la documentazione integrativa trasmessa, relativa alla 'Gestione rifiuti prodotti', risulta mancante di tre documenti (NG1H-02-D-CV-PZ-CA02-00-001-A00, NG1H-02-D-CV-PZ-CA02-00-002-A00, NG1H-02-D-CV-PZ-CA02-00-003-A00) relativi alle aree dedicate al deposito dei rifiuti prima della raccolta, citati nella relazione: ciò rende impossibile valutare compiutamente alcuni aspetti legati al rispetto di quanto previsto dall'art. 185bis del d.lgs 152/06 (punto b.).

Per quanto attiene le Terre e Rocce da Scavo (componente rifiuti punto c.), il progetto indica una notevole quantità di materiale scavato, pari a 80.950 m³, e conferma la previsione della totale gestione a rifiuto, ancorché venga indicato che, a seguito della classificazione dei rifiuti in corso d'opera, sarà privilegiata, ove possibile, la destinazione a recupero.

Considerato che il progetto prevede la realizzazione di rilevati e di piste di cantiere anche di notevole lunghezza, sarebbe stato auspicabile, per una maggiore coerenza con i criteri di priorità nella gestione dei rifiuti espressi dall'art. 179 del d.lgs 152/06, che venisse valutata anche la possibilità di gestione delle terre e rocce da scavo con riutilizzo in sito o come sottoprodotti all'esterno del sito

Con riferimento al punto d.2, invece, non è descritta nel documento NG1H-02-D-CV-RO-IM00-00-009-A00 la modalità di classificazione.

Con riferimento alla **componente atmosfera**, si rappresenta altresì che il Piano di Monitoraggio ambientale proposto, pur riportando al capitolo 3.1 e al paragrafo 3.1.4 un riferimento al monitoraggio dell'amianto aerodisperso (peraltro previsto solo in corso d'opera), non indica successivamente nulla rispetto alle modalità di attuazione del suddetto monitoraggio.

REGIONE LIGURIA - Settore Ecosistema Costiero e Acque

Si prende atto degli approfondimenti apportati nell'ambito della revisione dello S.P.A del febbraio 2021, riguardanti la verifica di conformità del progetto con quanto previsto dal Piano di Tutela delle Acque attualmente vigente, con particolare riferimento alla localizzazione delle aree interessate dagli interventi rispetto alla presenza di derivazioni idriche ad uso idropotabile, nonché rispetto alla presenza di alcune stazioni di monitoraggio appartenenti alla rete regionale ai sensi della direttiva quadro acque, 2000/60/CE.

In riferimento al Lotto 1 (tratta Campasso – Bivio Fegino) sono state descritte tre metodologie di regimazione delle acque meteoriche a seconda che si considerino i tratti di linea con piattaforma su rilevato o i tratti con piattaforma su soletta in c.a. ed infine lo smaltimento nel caso di attraversamenti e sottovia: in tutti i casi il recapito è il suolo/sottosuolo, tranne nel caso nel tratto "Fegino-Ferri", laddove lo scarico delle acque meteoriche avverrebbe nel Polcevera tramite condotta interrata

Nel caso del Lotto 2 (Parco Campasso) viene descritto un sistema di smaltimento delle acque meteoriche specifico per il binario 8, dedicato al transito di vagoni che possono contenere merci pericolose e che verrà realizzato con un sub ballast impermeabilizzato, e vasca di laminazione, mentre tutti gli altri binari saranno realizzati su piattaforma drenante, in analogia alla situazione attuale; Per le superfici scolanti riferite al binario 8 è prevista inoltre la predisposizione alla posa di una vasca di cattura per l'immagazzinamento dei liquidi pericolosi il cui riempimento verrà attivato tramite un pozzetto partitore posizionato al termine della rete di drenaggio immediatamente a monte della vasca di raccolta delle acque meteoriche dell'area in questione, e per la quale è previsto lo svuotamento tramite autobotte e conferimento presso aziende specializzate. Anche nel caso del Parco Campasso il recapito delle acque meteoriche, non solo per il binario 8 ma per tutte le linee, è previsto essere la dispersione in suolo/sottosuolo mediante vasca e/o pozzi perdenti.

Tuttavia l'area ferroviaria di Parco Campasso si localizza per buona parte a meno di 200 m dai pozzi idropotabili presenti: si osserva pertanto che la modalità di gestione e smaltimento acque così come descritta nel progetto in esame non è consentita all'interno dell'area di rispetto di pozzi ad uso idropotabile ai sensi dell'art.94 comma 4 del d.lgs. 152/06 e s.m.i. (lettere d) ed m)) e analogamente è in contrasto con l'art. 21 comma 5 delle Norme di Attuazione del PTA vigente.

Si ritiene pertanto necessaria una valutazione più approfondita e articolata dell'impatto sull'acquifero sotterraneo in questione, acquisendo maggiori elementi di dettaglio nella descrizione del sistema di dispersione prospettato, sia a livello planimetrico, sia idrogeologico, nonché sulla potenziale interferenza con le stazioni appartenenti alla rete di monitoraggio acque sotterranee, con particolare riferimento ed in particolare, alla stazione GEP002, posta nella zona Nord- Est di parco Campasso.

REGIONE LIGURIA - Settore Ecologia

L'intervento, che interessa un'area fortemente antropizzata, attraversata da una fitta rete di infrastrutture viarie e ferroviarie, ove si alternano zone residenziali, industriali, commerciali e terziarie, risulta critico sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio.

Si prende atto di quanto indicato nello SPA riguardo alle opere di mitigazione sulla via di propagazione del rumore, consistenti nell'installazione di barriere antirumore, lungo il tracciato a partire dal Parco Campasso verso monte, di altezza compresa tra 6,5 m e 7,3 m in funzione delle esigenze; la linea a sud del Parco Campasso, che si sviluppa in buona parte in galleria (Galleria Campasso e Galleria Sampierdarena), presenta già delle barriere acustiche, sebbene con alcune interruzioni, nel tratto all'aperto, all'altezza di Via Ardoino. Lo studio acustico e la documentazione presentata ha dimostrato che le mitigazioni proposte (barriere antirumore) lungo la linea in progetto non sono sufficienti per garantire il rispetto dei limiti con riferimento ai livelli acustici in facciata dei ricettori esaminati: lo studio evidenzia, infatti, anche in presenza delle suddette barriere (scenario "mitigato") un'eccedenza rispetto ai limiti normativi per n. 386 ricettori, indicando pertanto la necessità di procedere con interventi diretti sui ricettori interessati. Da tali ulteriori valutazioni, con l'assunzione di un potere fonoisolante dei serramenti pari a 25 dB, lo studio indica che i ricettori su cui intervenire direttamente si riducono a n. 89, rimandando tuttavia a successivi livelli di approfondimento l'accertamento dell'effettiva classe di appartenenza dei serramenti.

Dall'esame degli esiti dello studio acustico, che peraltro prevede ipotesi semplificative che andrebbero approfondite per evitare di sottostimare situazioni potenzialmente critiche (es. potere fonoisolante serramenti), si desume che l'opera comporterà un inevitabile peggioramento del clima acustico nelle zone attraversate e che le opere di mitigazione proposte non risultano molto efficaci in termini prestazionali. Non risultano inoltre adeguatamente approfonditi gli aspetti relativi alla fase di cantierizzazione, sia in termini di impatto acustico che di impatto sulla matrice aria, viste anche le dimensioni del cantiere e la sua collocazione in area densamente urbanizzata.

Pertanto, in relazione alla richiesta di cui alla nota n. IN/2021/0002103 del 17/02/2021, esaminato lo SPA e relativi allegati, si ritiene che sussistano impatti negativi significativi per la componente rumore e che non risultano adeguatamente approfonditi gli aspetti relativi alla cantierizzazione, suggerendo una fase di scoping per meglio individuare, anche con il supporto tecnico di ARPAL, soluzioni tecniche migliorative, che rendano maggiormente efficaci le mitigazioni proposte.

REGIONE LIGURIA - Settore Tutela del Paesaggio, Demanio Marittimo ed Attività Estrattive

Si condivide l'inquadramento da parte del Proponente in riferimento ai vincoli paesaggistici e di pianificazione territoriale e si conviene sull'inquadramento che individua l'ambito di intervento ricadente in area TU (Aree Urbane), che non risultano assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica. Si risconta altresì l'approfondimento delle relazioni col Piano Urbanistico Comunale – Livello paesaggistico puntuale, dalla cui analisi si desume che nessun tratto all'aperto interessa componenti del paesaggio di rilevante valore.

Si osserva che anche, in relazione al T. Polcevera, che lo stesso risulta sclassificato ai fini paesaggistici, ai sensi della DGR 5900/1995.

Non si rilevano pertanto elementi ostativi al progetto in esame, evidenziando la necessità di porre attenzione alle opere di ricucitura e ripristino che l'insieme degli interventi richiederà a lavori ultimati, con particolare riferimento ai rilevati e alle opere in alveo.

REGIONE LIGURIA - Settore Assetto del Territorio per l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino settentrionale

Dal punto di vista della pianificazione di bacino, l'intervento soggetto a screening ricade nel territorio di competenza dei seguenti Piani di Bacino: Torrente Polcevera, Ambiti 12 e13, Ambito 14.

Con riferimento ai PdB Ambito 12 – 13 e Ambito 14, si rileva che l'intervento:

- interferisce con il reticolo idrografico regionale, adottato con DGR 507/2019: la linea ferroviaria, che in questo tratto scorre nella galleria Sampierdarena, interseca planimetricamente il tracciato di due rivi tombinati, senza nome, e quello di un canale di drenaggio urbano; nelle successive fasi della progettazione sarà necessario verificare che le opere previste in questo tronco, costituite da residui adeguamenti di sagoma della galleria per una lunghezza di circa 60 metri, non interessino il percorso dei rivi;

- non interferisce con le fasce di inondabilità di alcun rivo studiato nei PdB in esame;
- insiste su aree la cui suscettività al dissesto è classificata Pg0, Pg1 e Pg2 – suscettività al dissesto rispettivamente molto bassa, bassa e media; per esse vale quanto indicato all’articolo 16, comma 4, delle NTA del PdB;
- non interferisce arealmente con interventi di mitigazione del rischio idrogeologico.

Con riferimento al PdB del torrente Polcevera si rileva che l’intervento:

- interferisce con il reticolo idrografico regionale, adottato con DGR 507/2019. La linea ferroviaria, procedendo verso Nord, in questo tratto scorre in rilevato parallelamente al corso d’acqua fino all’attraversamento trasversale denominato ponte Polcevera e, ancora longitudinalmente, fino al successivo raccordo con galleria Facchini 1: in questo modo interseca planimetricamente il tracciato di diversi rivi che scorrono tombinati o a cielo libero nel tratto secante; nell’area in esame la linea ferroviaria scorre in rilevato e i sedimenti in cui scorrono i rivi non appaiono interessati dalle lavorazioni previste; nelle successive fasi della progettazione sarà comunque necessario verificare che gli interventi progettati in questo tronco non interessino il tracciato dei rivi con particolare attenzione alle fasi di approntamento del cantiere;

- interferisce con le fasce di inondabilità dei rivi Maltempo e Torbella e, solo marginalmente, in corrispondenza della spalla destra del ponte, anche con quelle del T. Polcevera. Nel caso dei due rivi le interferenze sono concentrate nei pressi dei sottopassi viabili lungo cui si ha il deflusso delle acque una volta esondate: sarà necessario prestare attenzione affinché le opere di adeguamento in corrispondenza degli attraversamenti viari non aggravino le condizioni di rischio nell’area;

- insiste su aree la cui suscettività al dissesto è classificata Pg0, Pg1 e Pg2 – suscettività al dissesto rispettivamente molto bassa, bassa e media; per esse vale quanto indicato all’articolo 16, comma 4, delle NTA del PdB.

- interferisce arealmente con interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, nello specifico con gli interventi denominati TOR – IDR – 11 (demolizione della passerella pedonale del Rio Torbella situata nei pressi della confluenza con il T. Polcevera) e MAL – IDR – 1 (adeguamento tombinatura Rio Maltempo, con regolarizzazione sezioni deflusso ed eliminazione sottoservizi interferenti). Trattasi di sovrapposizioni planimetriche, non altimetriche, va comunque verificato che soprattutto in fase di cantierizzazione delle opere, non si creino interferenze di alcun tipo.

Si prende atto dell’adeguata trattazione, mediante una modellazione idraulica di dettaglio, della tematica degli impatti sul deflusso del corso d’acqua causati dalle lavorazioni che si svolgono nell’alveo del Torrente Polcevera, quali le opere di rinforzo delle spalle e delle pile di ponte Polcevera. Tali potenziali impatti sono legati non tanto alle opere nella fase della loro vita “in esercizio”, quanto piuttosto alle fasi transitorie, dall’approntamento del cantiere in alveo alla sua rimozione, a lavori ultimati. Gli adeguamenti sismici previsti da legge – costituiti da una controparete in c.a. e rivestita da un guscio di acciaio corten, oltre alla messa in opera di micropali di fondazione, disposti su più ordini appaiati –, comporteranno il ringrosso della pila di circa un metro rispetto alla dimensione attuale e per realizzare tali adeguamenti sarà necessario lavorare in alveo parzializzando in maniera significativa la sezione utile disponibile per il deflusso della corrente. La modellazione idraulica sviluppata al fine di valutare la compatibilità degli interventi ha dimostrato come gli interventi in progetto non alterano significativamente le condizioni di deflusso, con aumenti dei tiranti idrici contenuti entro i 20 cm, e il mantenimento della verifica sui franchi idraulici.

In conclusione non si rilevano impatti ambientali significativi e negativi degli interventi in esame a condizione che:

- siano adeguatamente indagate le potenziali interferenze, anche in fase di cantiere, con i rivi del reticolo idrografico regionale;

- sia verificato il non aggravio delle condizioni di rischio idraulico nella tratta tra parco Campasso e ponte Polcevera imputabile agli interventi di adeguamento previsti in corrispondenza dei sottopassi in cui si ha il deflusso delle acque esondate dai rivi Maltempo e Torbella in caso di piena;

- sia posta particolare attenzione alla programmazione temporale degli interventi sulle spalle e sulle pile della travata di ponte Polcevera, al fine di minimizzare qualsivoglia effetto potenzialmente negativo sul deflusso delle acque nelle fasi di approntamento del cantiere.

REGIONE LIGURIA - Settore Difesa del Suolo di Genova

L'opera interferisce, planimetricamente, con le fasce di inondabilità del rio Maltempo, del T.Torbella ed in piccola parte con quelle del T.Polcevera, peraltro la linea esistente si sviluppa in rilevato con la quota del piano ferro a quote elevate rispetto al piano di campagna, per cui non risulta potenzialmente interessata da problemi di inondazione. Tuttavia poiché il cantiere si sviluppa parzialmente in area inondabile, deve essere posta particolare attenzione sia alla sicurezza in fase dei lavori sia al fatto che non siano realizzate opere, anche provvisorie, che possano incrementare localmente le condizioni di rischio. La suddetta linea, inoltre, interseca diversi corsi d'acqua, affluenti del T. Polcevera, individuati nel reticolo idrografico della Regione Liguria, adottato con D.G.R. 507 del 21 giugno 2019, tombinati nei tratti interessati dalle opere, che non risultano studiati nel Piano di Bacino del T. Polcevera e per i quali non sono disponibili rilievi che permettano di definire con certezza il loro tracciato, che potrebbe, in alcuni casi, discostarsi da quello indicato nel citato reticolo. Si prende atto di quanto dichiarato nella documentazione integrativa in merito al fatto che, trattandosi del ripristino di una linea esistente, non sono previsti nuovi interventi interferenti con il reticolo idrografico e che, in corrispondenza del parco Campasso, gli attraversamenti esistenti, di dimensioni consistenti, sono localizzati molto in profondità (almeno a 5 m da piano ferro attuale). Si ricorda, tuttavia, che i rivi interferiti dalla linea ferroviaria esistente non risultano indagati sotto il profilo idraulico e, sebbene l'intervento attuale non preveda modifiche sulle opere di attraversamento dei corsi d'acqua, in fase di progettazione il proponente dovrà produrre uno studio idraulico di adeguato dettaglio al fine di verificare la compatibilità dei suddetti attraversamenti sotto il profilo idraulico.

Per quanto concerne l'intervento sul ponte ferroviario che attraversa il T. Polcevera, si ritiene che l'innalzamento del livello idrico indotto dalle opere provvisorie in alveo non determini esondazioni neanche in occasione di eventi di piena superiore a duecento anni, tuttavia sussiste una criticità dovuta alla prevista realizzazione di argini provvisori realizzati con blocchi monolitici che in caso di piena possono essere trascinati dalla corrente: data la presenza di diversi manufatti all'interno dell'alveo del Polcevera (condotte aggirate a ponti e muri spondali), questi potrebbero subire danni in caso di urti da parte di materiale di grossa pezzatura, per cui si ritiene necessario approfondire tale problematica.

In conclusione il progetto in esame, prevedendo la riattivazione di una linea ferroviaria esistente, mediante la realizzazione di interventi di adeguamento/ripristino, non implica impatti negativi, per quanto concerne gli aspetti di Difesa del Suolo.

In fase di progettazione, tuttavia, dovrà essere fornito puntuale riscontro alle prescrizioni contenute nel contributo espresso dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (nota IN/2021/3766 del 16/03/2021) e dovranno essere inoltre redatti i seguenti studi ed elaborati:

- Studio idraulico di adeguato dettaglio di tutti le opere ferroviarie interferenti con il reticolo idrografico della Regione Liguria, adottato con D.G.R. 507 del 21 giugno 2019, al fine di verificarne la compatibilità sotto il profilo idraulico;
- analisi della problematica del trascinamento dei blocchi previsti nelle opere provvisorie all'interno del T.Polcevera;
- verifica del non incremento delle condizioni di rischio nelle aree inondabili interessate dal cantiere.

REGIONE LIGURIA - Servizio Rifiuti

Si riscontrano le indicazioni fornite con le integrazioni relative al dettaglio sulle quantità e qualità previste di rifiuti prodotti; si riscontra la previsione espressa dal proponente sulla possibilità di fare ricorso a modalità di demolizione selettiva, distinte per le diverse tipologie di opere, e l'indicazione dei codici EER pericolosi e non pericolosi, relativi alle diverse tipologie di rifiuti previste (rotaie, traverse, ballast, terreno, conglomerato bituminoso), nonché l'indicazione dei relativi impianti di destino, distinti tra impianti di recupero ed impianti di smaltimento.

In relazione al volume significativo di terre e rocce da scavo prodotte, a seguito delle attività di caratterizzazione, si raccomanda di verificare la possibilità di gestione di parte delle stesse in regime di "sottoprodotto" ai sensi del D.P.R. n. 120/2017, quale modalità di prevenzione nella produzione dei rifiuti, da preferirsi al recupero e subordinatamente allo smaltimento (che rimane come soluzione residuale), secondo i criteri di priorità nella gestione dei rifiuti indicati all'art. 179 del D. Lgs. 152/2006.

CONCLUSIONI

Sulla base della documentazione prodotta, dei contributi istruttori espressi dai competenti enti ed uffici, nonché in considerazione delle osservazioni pervenute, si osserva che il progetto di riattivazione del collegamento ferroviario bivio Fegino-Parco Rugna/Bettolo-Via Campasso emergono probabili impatti negativi e significativi sull'ambiente, che risultano insufficientemente trattati e non adeguatamente approfonditi riguardo, in particolare, al clima acustico-vibrazionale; inoltre si nota che gli interventi relativi al Lotto 2 (Parco Campasso), che prevedono la realizzazione di un sistema di smaltimento delle acque meteoriche specifico per il binario 8, dedicato al transito di vagoni che possono contenere merci pericolose, risultano inammissibili ai sensi dell'art. 94 comma 4 del d.lgs. 152/06 e s.m.i. (lettere d) ed m)) ed in contrasto con l'art. 21 comma 5 delle Norme di Attuazione del PTA vigente, in quanto ricadenti all'interno dell'area di rispetto di pozzi ad uso idropotabile.

Si rileva altresì, dalle osservazioni pervenute, la necessità di approfondire l'analisi degli aspetti riguardanti la complessità della cantierizzazione dell'intervento (la concomitanza di questa col cantiere dell'Estensione della metropolitana di Genova del tratto Brin-Via Canepari è stata analizzata e gestita nell'ambito del PAUR di cui alla DD 416 del 28/01/2021, per la tratta di competenza, ma è opportuno valutarne anche le inevitabili ripercussioni sull'area al di fuori dell'ambito di coincidenza dei due cantieri, lungo l'estensione di quello della riattivazione del tratto ferroviario, i cui effetti andranno a sommarsi sulla viabilità e la qualità della vita degli abitanti dell'area vasta), la sicurezza intrinseca dell'opera (che prevede il transito, tra le altre, di merci pericolose in ambito intensamente urbanizzato e dove la stessa presenza di barriere antirumore, previste per la mitigazione dell'impatto acustico sui ricettori sensibili, dato il contesto può costituire contemporaneamente un aspetto critico in relazione alla sicurezza della linea nei confronti degli operatori che dovranno utilizzarla).

Si considera tuttavia il fatto che il progetto della riattivazione del tratto ferroviario compreso tra l'imbocco sud della galleria Facchini 1 e imbocco sud galleria Sampierdarena - più sinteticamente definito tratta Bivio Fegino – ex Bivio S.Limbania - si configura come intervento su infrastruttura di interesse regionale, indispensabile per garantire un più efficace e razionale collegamento del porto di Genova con le infrastrutture ferroviarie esistenti di lunga percorrenza.

Si ritiene pertanto che il livello di approfondimento previsto per lo Studio Preliminare Ambientale, non sia sufficiente a permettere una adeguata ed esaustiva valutazione degli impatti e una soddisfacente individuazione delle possibili mitigazioni, trattandosi di un intervento complesso, in quanto localizzato in ambito urbano di elevata densità, con una peculiare ubicazione delle infrastrutture in progetto e che pertanto debba essere assoggettato a procedimento di VIA regionale ai sensi dell'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006.

Identificativo atto: 2021-AM-2139

Area tematica: Territorio e Ambiente > Infrastrutture e Porti ,

Iter di approvazione del decreto

Compito	Assegnatario	Note	In sostituzione di	Data di completamento
*Approvazione soggetto emanante (regolarità amministrativa, tecnica)	Paola CARNEVALE		-	01-04-2021 13:06
*Approvazione Dirigente (regolarità amministrativa, tecnica e contabile)	Paola CARNEVALE		-	01-04-2021 13:06
*Validazione Responsabile procedimento (Istruttoria)	Natalia GRIFOGLIO		-	01-04-2021 11:10

L'apposizione dei precedenti visti attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile dell'atto sotto il profilo della legittimità nell'ambito delle rispettive competenze

Trasmissione provvedimento:

Sito web della Regione Liguria