REGIONE LIGURIA

Settore Urbanistica

Settore Tutela del Paesaggio e
Demanio Marittimo

Oggetto: **S875** Procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA relativo all'intervento denominato: "Realizzazione di un parco eolico costituito da un unico aerogeneratore di potenza pari a 4260 KW", ubicato nel Comune di Mele (GE).

Proponente: L. Energia S.r.l.

Richiesta contributo istruttorio ai sensi dell'art. 4, comma 4, della DGR n. 107/2018.

Al Settore Valutazione
Impatto Ambientale
e Sviluppo Sostenibile

SEDE

Contributo istruttorio.

Settore Urbanistica: Class. fasc. MDM 2022/11.6.2/53
Pratica n. 4952

Settore Tutela Paesaggio e Demanio Marittimo:
Class. fasc. MDM 2022/11.6.8/54
Pratica n. 44.524

Con riferimento alla nota prot. n. 2022-225366 del 21.03.2022 con cui codesto Settore ha richiesto il contributo istruttorio come in oggetto sinteticamente indicato, visti i documenti progettuali resi disponibili in data 14 febbraio e 21 marzo c.a., si evidenzia quanto segue.

L'impianto eolico in progetto, costituito da una turbina con potenzialità pari a 4.2 MW, si colloca in una zona prativa posta sul versante sud-occidentale del Bric Aresci (circa 600 m s.l.m.), a sud del Monte Turchino (672 m s.l.m.) in Comune di Mele (GE).

L'altezza al mozzo del nuovo aerogeneratore è di m 110, il diametro del rotore è di m 136 (in Tav. D08 Ø 127÷138), quello del basamento è di m 18,80, quello della torre quota spiccato è di m 6,80 (Tavv. D06.2 ed altre).

La soluzione proposta, come evidenziato nella documentazione trasmessa, è stata sviluppata per superare le criticità ambientali emerse a conclusione dell'istruttoria di verifica scoping effettuata sull'originaria istanza progettuale (vedi decreto n. 1332 in data 21.05.2015 di codesto Settore).

Con il progetto da ultimo presentato sono state in particolare revisionate e ridefinite le modalità di accesso al sito di installazione, in quanto i percorsi originariamente previsti erano risultati di notevole impatto ambientale per le opere di sistemazione/adeguamento necessarie.

La nuova via di accesso parte dal Comune di Masone (a margine del vecchio tracciato della SS n. 456 del Turchino, in prossimità dello sbocco Nord della vecchia galleria) e si sviluppa per circa 2 Km, interessando alternativamente strade comunali, forestali, vicinali, in gran parte esistenti, indicate nella documentazione di progetto con n.ro 4 tratte distinte.

Ciascuna delle 4 tratte è oggetto di specifici e puntuali interventi di modifica/ampliamento per consentire il passaggio della componentistica, dei mezzi di trasporto durante le fasi di cantiere e dei mezzi destinati alle operazioni di manutenzione nella fase di esercizio dell'impianto (vedi paragrafo 12.3 "attività di costruzione e loro fasi" nel documento Relazione paesaggistica).

Il primo tratto del percorso (tratto 1), 277.50 m di lunghezza circa, si sviluppa su un tramite viario vicinale, evitando gli impegnativi e inadeguati tornanti della parte iniziale della strada delle Giutte, utilizzati nel primo progetto e, in corrispondenza del confine Masone/Mele, segue la strada comunale asfaltata delle Giutte in direzione Sud (tratto 2.1) per circa 634 m.

In prossimità del Bricco Scatiglioni, il percorso procede (tratto 2.2 + tratto 3) verso destra in direzione sud, lungo la strada bianca vicinale Mele Ciculo, per circa 879,5 m. Nell'ultimo tratto (tratto 4) di circa 389.50 m, il percorso abbandona la strada Mele Ciculo e segue un'altra vicinale fino al luogo di installazione della pala eolica.

Completano il progetto opere di connessione alla rete Enel, con percorso per la maggior parte interrato (circa 1400 m), lungo strade forestali, sterrate, asfaltate e, in parte, anche lungo la fascia di rispetto dell'elettrodotto, la realizzazione di una cabina di consegna (manufatto di dimensioni 10 x 3 m circa) e di una cabina di smistamento (manufatto dimensioni 5,50 x 2,30 m circa) e alcuni interventi di potenziamento della rete elettrica esistente (installazione di nuovi cavi aerei in affiancamento agli esistenti).

Sotto il profilo della pianificazione urbanistica

Le integrazioni documentali trasmesse a riscontro della nota prot. n. 2022-146803 del 21.02.2022 del Settore Urbanistica non sono complete e rispondono solo parzialmente alle richieste. Non sono stati infatti evidenziati i regimi proprietari delle aree interessate dagli interventi in progetto (opere di modifica/adeguamento strade, opere di connessione alla rete di distribuzione, realizzazione piazzole cantiere, ubicazione aerogeneratore, cabine, ecc) e solo nello "studio preliminare ambientale" (paragrafo C.3.3 "posizione terreni interessati") e nella "Relazione integrativa" da ultimo inviata si fa cenno al coinvolgimento di "terreni privati, convenzionati con L. Energia s.r.l" per quanto attiene all'area di installazione dell'aerogeneratore e delle n.ro 2 cabine. Non è quindi possibile stabilire se si debba procedere all'attivazione delle procedure espropriative e del conseguente iter di approvazione delle varianti agli SUG vigenti, come previsto ai sensi degli artt. 19 e 52bis del DPR n. 327/2001.

Anche il quadro programmatico pianificatorio non è completo, in quanto non sono esplicitate le discipline normative a governo degli interventi realizzabili nelle zone del PdF del Comune di Mele e negli ambiti del PUC del Comune di Masone, coinvolti dalle opere in progetto. Inoltre è fatto erroneo rimando alla Struttura del PUC di Mele che non è mai stato approvato nè risulta in regime di salvaguardia per l'avvenuta decorrenza dei termini a tale scopo stabiliti dalla legislazione regionale vigente (vedi art. 42 della l.r. n. 36/1997 e s.m. e i.).

Considerato quanto sopra, dalla consultazione degli strumenti urbanistici conservati nell'archivio del Settore Urbanistica, emerge quanto di seguito.

Gli interventi in progetto ricadono nei Comuni di Masone (in minima parte) e di Mele (maggior parte delle opere).

- Il PUC del Comune di Masone, approvato con DPGR n. 1209 del 23.12.2021, classifica l'area in cui ricade il primo tratto della strada vicinale, utilizzata per l'accesso all'impianto, quale ambito "CE-NA - Territori di conservazione naturalistica ambientale". La scheda d'ambito parte 2° delle Norme, al campo n. 15 "regole per la qualità progettuale degli interventi", prescrive che "...omissis.... non sono ammesse modificazioni morfologiche, anche di piccola entità, in aree boscate o prative se non volte al miglioramento delle condizioni del bosco, o eventualmente, al suo utilizzo a fini di attività economiche....omissis..." e che "...omissis....nuovi elementi di viabilità sono ammessi esclusivamente con funzione connessa alla difesa dal rischio incendio o dell'accesso ad aree utilizzate a fini rurali produttivi, con la conservazione del fondo naturale, e adeguati sistemi per l'ordinata raccolta e conduzione a deflusso delle acque meteoriche ....omissis....".
- Il PdF del Comune di Mele, approvato con DPGR n. 391 del 18.12.1998, classifica le aree interessate dai tratti stradali indicati negli schemi progettuali con i n.ri 2,3 e 4, dalle cabine di consegna, dai tracciati dei cavidotti, dalla piazzola di cantiere e dalla pala eolica come di seguito:
  - i tratti 2, 3 e 4 della strada interessano alternativamente le zone "ZEBb-boschiva e a pascolo" e ZEC-agricola collinare", la piazzola di cantiere interessa la zona "ZEBb-boschiva e a pascolo", disciplinate rispettivamente dagli artt. 30 e 29 delle norme del PdF;

- la cabina di consegna e l'aerogeneratore ricadono in zona "ZEC-agricola collinare", disciplinata dall'art. 29;
- le connessioni alla linea di distribuzione ENEL per la maggior parte interrate coinvolgono in parte la zona "ZEBb-boschiva" disciplinata dall' art. 30 e la zona "ZDRNE – di rispetto non edificabile";
- il manufatto della cabina di smistamento ricade all'interno della zona "ZDRNE – di rispetto non edificabile", relativa al tracciato autostradale.

Rapporti intervento con Pianificazione Urbanistica comunale

Le opere di installazione dell'aerogeneratore, di realizzazione della cabina di consegna e di smistamento, le opere di connessione alla linea elettrica e di potenziamento della stessa risultano conformi alla strumentazione urbanistica vigente comunale in quanto:

- ai sensi del D. Lgs. n. 387/2003 e del D.M 10 settembre 2010, parte III, gli impianti alimentati da fonti rinnovabili possono essere ubicati anche in zone classificate agricole dai vigenti piani urbanistici, senza necessità di procedere a modifiche degli stessi;
- ai sensi dell'art. 11 bis, comma 1, della l.r. n. 10/2012 e s.m. e i. la realizzazione degli impianti per la connessione ai servizi di rete dell'energia elettrica sono ammessi in tutte le zone urbanistiche del territorio comunale in quanto opere di urbanizzazione primaria.

Una considerazione a parte va effettuata per le opere previste sulle differenti porzioni dei tramiti viari considerati, soprattutto per quelle che coinvolgono i percorsi di tipo vicinale/strade bianche (vedi al riguardo nello specifico elaborato "sezioni stato attuale e di progetto: accesso"), a fronte dello stato attuale dei luoghi e della rappresentazione del progetto delle singole sezioni di accesso che fa emergere la necessità di consistenti interventi di scavo e reinterro, importanti e generalizzati ampliamenti delle sezioni delle sedi stradali (per alcune porzioni con larghezza di tre/quattro volte superiore all'esistente), oltrechè porzioni di tracciati ex novo (vedi relazione paesaggistica, figura 8.4, tratti n.ro 1 e n.ro 4).

Gli interventi sulla viabilità di cui al punto sopra sembrano infatti superare le modalità e i limiti indicati per gli stessi dalla disciplina degli SUG vigenti, come evidenziato nella scheda-norma dell'ambito "CE-NA - Territori di conservazione naturalistica ambientale" del Puc del Comune di Masone (campo n.ro 15, parte 2°) e dal combinato disposto degli artt. 30 e 38 delle NTA del PdF del Comune di Mele.

A fronte delle soprariportate considerazioni e valutazioni, poiché permangono ancora elementi non univoci in relazione alla verifica di conformità degli interventi sulla viabilità con la strumentazione urbanistica vigente (PdF e PUC), si ritiene opportuno che in merito venga acquisita definitiva attestazione di conformità da parte delle Civiche Amministrazioni interessate dagli interventi.

Si segnala inoltre che la cabina di smistamento e le opere di connessione elettrica ricadono in fascia di inedificabilità assoluta autostradale, per cui vigono le disposizioni del Codice della Strada (D. Lgs. n. 285/1992) e del relativo regolamento di attuazione (DPR n. 495/1992) e che parti dei tramiti stradali (alcuni dei tratti n.ro 3 e 4 vedi figura 8.4 relazione paesaggistica) sono lambiti da areali percorsi da incendio.

In conclusione, pur risultando le opere di realizzazione degli impianti da fonti rinnovabili qualificate dalla legislazione statale e regionale in materia (vedi art. 12 D. Lgs. n. 387/2003 e s.m. e i.) come "opere di pubblica utilità indifferibili ed urgenti", con attribuzione ai relativi provvedimenti di autorizzazione anche dell'effetto approvativo delle varianti urbanistiche eventualmente necessarie, risulta tuttavia evidente che, nella fattispecie in oggetto, gli interventi di adeguamento previsti sulle infrastrutture viarie di accesso (per una lunghezza complessiva di circa 2 Km) inducono importanti e incidenti trasformazioni sia a livello morfologico (movimenti di terreno – reinterri, scavi, opere di sostegno, ecc) che vegetazionale di aree agricole/boschive esistenti. Tali incidenti trasformazioni potranno conseguentemente essere valutate solo a fronte dello sviluppo di un dettagliato rilievo dello stato dei luoghi e di una necessaria accurata ed approfondita progettazione di dettaglio degli specifici ampliamenti necessari e delle conseguenti indispensabili opere di rispristino, sistemazione e/o laddove non possibili di mitigazione. La documentazione messa a disposizione risulta in tal senso non adeguatamente approfondita e necessita pertanto di appropriate integrazioni progettuali.

Sotto il profilo della tutela paesaggistica

P.T.C.P.

L'area d'intervento, per quanto riguarda aerogeneratore, viabilità accessoria, tratti di cavidotto e cabina di consegna, è classificata dal vigente Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico in Ambito **ANI-MA**, Aree non Insediate regime normativo di Mantenimento, art. 52 delle relative Norme di Attuazione. I lavori di realizzazione di una nuova turbina eolica con annessi cavidotti e cabina elettrica, in via generale, risultano compatibili con le indicazioni del citato P.T.C.P., secondo il quadro normativo riportato alla nota [1].

L'area d'intervento, per quanto riguarda cabina di smistamento e tratti di cavidotto, è classificata dal citato P.T.C.P. in Ambito **ID-MA**, Insediamenti Diffusi regime normativo di Mantenimento, art. 44 N. di A.; tale ambito corrisponde al centro abitato lungo la statale del Turchino e la linea ferroviaria Genova Alessandria con la stazione di Mele.

L'area d'intervento, per quanto riguarda tratti di cavidotto, è classificata dal citato P.T.C.P. in Ambito **IS-MA**, Insediamenti Sparsi regime normativo di Mantenimento, art. 49 N. di A.; tale ambito corrisponde alle ampie aree collinari circostanti, presidiate e servite da viabilità locale.

L'area d'intervento, riferita ad un tratto di cavidotto, ricade in Ambito **AE**, autostrade esistenti, art. 79 N. di A.

A circa m 300 dall'aerogeneratore in progetto, direzione est, e a circa m 100 dal sentiero da adeguare, il Bric Aresci è classificato dal citato P.T.C.P. Manufatto Emergente ME 903, in regime di Conservazione, art. 57 N. di A., "Resti di Fortificazione del XIX secolo dominante il Passo del Turchino", quale emergenza storico - archeologica. [2]

A circa 2 km verso levante, il dominante Bric Castello è classificato dal citato P.T.C.P. Manufatto Emergente ME 904, in regime di Conservazione, art. 57 N. di A., "Morfologia tipica di castello medievale per il controllo della mulattiera diretta in valle Stura attraverso il Prato d'Ermo", quale emergenza storico- archeologica.

Nella zona in cui si trovano le aree d'intervento è individuata dal citato P.T.C.P. l'indicazione propositiva, art. 30 N. di A, lett. h), Itinerari Escursionistici **IE**, intesi come percorsi pedonali inseriti nella rete principale dei grandi itinerari storici di attraversamento della regione, opportunamente segnalati ed attrezzati, anche con rifugi, in funzione delle difficoltà e dell'isolamento nei singoli tratti, nonché dotati di punti di appoggio in corrispondenza dei luoghi più accessibili o di maggior afflusso previsto.

Vincolo paesaggistico

L'area d'intervento, riferita al tratto nord della viabilità accessoria all'aerogeneratore, ricadente in parte in Comune di Masone ed in parte in Comune di Mele, risulta assoggettata al **vincolo paesistico-ambientale "specifico" per effetto del D.P.G.R. 29.03.1984 "Strada interprovinciale**

---

[1] Il comma 1 dell'art. 5 (Deroghe) della l.r. n. 6/1991 (Norme per l'applicazione del P.T.C.P.) enunciava che il P.T.C.P. prevede i casi e le condizioni in cui è consentita la realizzazione di opere o di interventi in deroga alle rispettive indicazioni. Rientrano nel campo di applicazione delle deroghe disciplinate dal presente articolo gli interventi per la realizzazione di impianti alimentati da fonti energetiche rinnovabili; l'art. 82, comma 1, lett. b, punto 10, della l.r. n. 11/2015, recante modifiche alla l.r. n. 36/1996 (legge urbanistica regionale), ha abrogato la predetta l.r. n. 6/1991, rimuovendo quindi la necessità ed il ricorso alla deroga.

[2] Dal web (genovaxnoi.it) *il Forte Bric Aresci, localizzato, come il "gemello" Bric Geremia, nella zona del passo del Turchino. Dell'opera non esiste quasi più nulla, ad eccezione dei resti di quello che era il corpo di guardia; di fianco si apre un grande piazzale, accanto al quale sorgeva la caserma, una costruzione ad un unico piano in grado di ospitare più di novanta persone. Di fronte al fortino si trovava il magazzino polveri, scavato nella roccia in cima alla collina; sul retro trovavano posto le piccole riservette di servizio e le piazzole per sei cannoni da 12 mm e quattro da 9, che costituivano la linea di fuoco e potevano inquadrare obiettivi posti lungo l'odierna strada provinciale Voltri-Masone. Il 28 gennaio 1914 nella fortificazione si verificò una grave esplosione, che causò diverse vittime e danneggiò gravemente le strutture. Oggi la vegetazione ha ormai quasi ricoperto i resti del forte, compreso il fossato che lo circondava per buona parte; restano riconoscibili soltanto le postazioni dei cannoni.*

Passo Turchino - Passo Faiallo", in quanto tale strada, percorribile dal pubblico, è paesisticamente qualificata per le eccezionali visioni panoramiche e per i quadri ambientali che da essa si godono.

La complessiva area d'intervento risulta altresì assoggettata al **vincolo paesistico-ambientale "generico"** imposto a norma del D.L. n. 312/1985, convertito con modificazioni nella L. n. 431/1985, oggi corrispondente al ridetto Decreto Legislativo n. 42/2004 e s.m. e i., parte terza, Titolo I, art. 142, comma 1, lett. c), in quanto terreni compresi in una fascia della profondità di 150 metri da corsi d'acqua pubblici e lett. g), in quanto aree boscate.

Nella zona circostante le aree d'intervento si trovano alcuni beni a cui risulta riconosciuto specifico Vincolo Architettonico con DD.MM. 08.04.1935: la Torre Aresci (presso il ME di P.T.C.P. sopra menzionato), il Palazzo Castagna (resti con torre), la Torre di Tianin.

Elementi territoriali

La Rete escursionistica ligure (R.E.L. ex l.r. n. 24/2009) caratterizza l'ambito territoriale in argomento.

Nel dettaglio si tratta del Sentiero (2 cerchi rossi) Acquasanta – Passo del Turchino (km 7) e delle Tappe 21 Passo del Faiallo - Passo del Turchino e 22 Passo del Turchino – Colle di Praglia dell'Alta Via dei Monti Liguri.

L'area di intervento pare, almeno in parte, ricadere in prossimità dell'AVML. A pag. 18 nell'elab. R03 si riferisce un uso dei sentieri da MTB.

Si evidenzia, in presenza di sedimi stradali pubblici, il tema della assoggettabilità a verifica di interesse culturale in capo alla competente Soprintendenza (art. 10 D. Lgs. n. 42/2004 e s.m. e i.)

Valutazioni ambientali in atti per la stessa area d'intervento ed impianti analoghi

I documenti progettuali contengono alcuni riferimenti a precedenti valutazioni ambientali.

Dalla consultazione delle pagine web relative alle V.I.A. concluse sono state reperite due pratiche, i cui provvedimenti conclusivi possono costituire elemento di attenzione per il nuovo intervento. La ricognizione integra la verifica di eventuali effetti cumulativi con altri aerogeneratori.

- **Pratica n. 352s**. Scoping di V.I.A. sul progetto per la realizzazione di un parco eolico denominato Fado.

Con decreto del Settore V.I.A. n. 1332 del 21.05.2015 sono stati definiti i contenuti dello S.I.A. ed approvati gli esiti della stessa procedura (Società proponente: SFERA Energia e Ambiente Srl).
Nell'ambito di tale procedura, l'allora Settore Urbanistica e Tutela del Paesaggio aveva reso il proprio contributo istruttorio con la nota prot. n. IN/2015/4594 del 10.03.2015, [3] e la locale Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici con la nota prot. n. PG/2014/0242581 in data 22.12.2014. [4]

---

[3] (sintesi) *L'apparato tecnico descrittivo risulta generico e lacunoso ed in tal senso necessita di integrazioni.*
Occorre evidenziare la necessità di approfondimenti in ragione della presenza in zona di ME (Manufatti Emergenti) che inducono, sulle aree al contorno e sugli interventi che possono incidere sul loro apprezzamento, un regime di salvaguardia paesaggistica estremamente restrittivo che può essere superato solo attraverso uno specifico Studio Organico d'Insieme, che in questo caso può essere sviluppato nella prevista Relazione Paesaggistica. Nel caso in questione interessano altresì aree boscate.
Tali opere risultano in linea generale estremamente incidenti dal punto di vista paesistico in quanto, salvo rare eccezioni, sono collocate in zone molto esposte per catturare la massima energia eolica disponibile e, sempre per ottenere il massimo rendimento possibile, sono di ragguardevoli dimensioni.
Gli interventi, siano essi isolati o nell'ambito di una fattoria eolica, modificano sempre alla scala del paesaggio lo stato dei luoghi e la sua percezione anche da grande distanza, introducendo un elemento anomalo che deve essere valutato con estrema attenzione.
Nel caso in esame si evidenzia l'estrema criticità dell'intervento, in particolare in relazione a quanto proposto anche per le opere previste sulla viabilità (ampliamenti, nuovi tramiti viari) che inducono una serie di trasformazioni al suolo, fortemente incidenti.
In altre parole, un luogo di pregio dal punto di vista vegetazionale e paesistico, come quello in argomento, può ospitare interventi per propria natura incidenti solo se questi presentano forti elementi mitigativi per quanto attiene le opere accessorie.
Non si tratta di aspetti secondari ad un intervento del genere, in quanto proprio tali opere rischiano di determinare ricadute paesaggistiche ben più gravi delle stesse torri eoliche, incidenti e non mitigabili per loro natura, stravolgendo la percezione ravvicinata del sito con opere difficilmente recuperabili in un secondo tempo.

[4] *(la Soprintendenza) richiede approfondimenti puntuali su ogni opera prevista e sulle caratteristiche fisico-progettuali dell'impianto, valutazione dell'interessamento dell'areale boschiva, tipizzazione agronomica e relazione agronomica delle opere di sistemazione, relazione paesaggistica, carte di intervisibilità delle visuali pubbliche tutelate dalla linea di costa, dall'Alta Via, dalle altre aree di interesse pubblico tutelato .., effetti cumulativi delle infrastrutture e del parco eolico esistente, ricognizione dei manufatti di interesse culturale e delle emergenze storiche, dei percorsi storici, coni visivi.*

Dal citato decreto n. 1332: "*Il progetto prevede l'installazione di 2 turbine di grandi dimensioni* (A1 e A2). *Si prevede per la piazzola F1 un accesso diretto dalla contigua autostrada A26, alla piazzola F2 si accede invece dalla statale del Turchino e da Via Guitte. Delle due pale proposte si ritiene maggiormente critica la pala denominata A2 in quanto posta in un'area con problematiche di viabilità e lungo un crinale di maggior esposizione e rilievo per l'avifauna e la chirotterofauna*".

La consultazione della Relazione accompagnatoria V352s consente di evidenziare il ripetersi della potenziale criticità paesaggistica (riportata nella nota 1), atteso che la posizione del nuovo aerogeneratore coincide con quella di A1 (ammissibile con cautele da sviluppare e verificare) mentre la viabilità accessoria del nuovo aerogeneratore pare - almeno per la maggior parte - coincidere con quella di A2 (per cui si ponevano forti riserve); inoltre la nuova progettazione non affronta e risolve tutti gli elementi paesaggistici negativi in precedenza rilevati. [5]

- **Pratica n. S351**. Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. regionale sul progetto per la realizzazione di un parco eolico in località Gorsexio, costituito da 2 aerogeneratori (di cui 1 è l'unico attualmente in esercizio).

La pratica si è conclusa con il decreto del Settore V.I.A. n. 546 del 27.12.2007 (no VIA con prescrizioni) secondo cui il parco eolico proposto debba limitarsi alla realizzazione del solo aerogeneratore M1, essendo l'aerogeneratore M2 non ammissibile, e non debba essere assoggettato a procedura di V.I.A. (Società proponente: SFERA Energia e Ambiente Srl), come specificato nella relazione n. 351 del 27.12.2007. [6]
La localizzazione di M1 dista quasi 2 km verso sud rispetto all'ambito del nuovo progetto (non presentava sovrapposizioni di posizionamento turbine rispetto a quanto proposto in 352s).
L'aerogeneratore M1 è quello – unico nella valle Stura – in esercizio (l'altezza massima indicata in Tav. 06 per lo *screening* S351 è di m 192,50), tripala e bianco. Esso è ubicato in un'area rinverdita con accesso carrabile dall'autostrada Genova - Gravellona Toce nella forma delle aree di servizio, entro un rilevato interno al versante collinare che copre la galleria M. Risso, carreggiata direzione Genova. Esso è visibile nei transiti appunto in A26 ma anche dalla strada del Turchino, con viste da basso e da viabilità ordinaria ed altre aree e terreni circostanti. L'aerogeneratore M2 si sarebbe dovuto posizionare a circa 300 m da M1 verso nord-est e lo stesso non "interferisce" con la turbina a progetto.

Soluzione progettuale.

Come accennato in premessa, l'intervento consiste nella realizzazione di un unico aerogeneratore (a pag. 49 della Relazione paesaggistica si indicano erroneamente più WTG) della potenza di 4,20 MW in Comune di Mele, in una radura naturale in leggera pendenza alla quota m 486, a est del viadotto autostradale Fado e a sud rispetto allo spartiacque del Turchino, non lontano dalla cima denominata Bric Aresci appartenente al più esteso versante boscato con arbusti e prati.

Le opere accessorie consistono, secondo i documenti progettuali, nell'allargamento di un esistente sentiero (in parte da adeguare ed in parte di nuova apertura, compresa una nuova piazzola di servizio) e nella connessione alla rete MT tramite due nuovi manufatti tecnologici minori.

È presente la Relazione paesaggistica (elab. R06).

I rivi interferiti risultano le sorgenti del rio Bisagno e del rio Peccetti.

Il tema dell'intervisibilità (h aerogeneratore x 50) è studiato con le figure 9.1, 9.2 e 9.3 e con alcune foto nella Relazione paesaggistica, riprese da Via Giutte, dalla statale n. 456 del Turchino, dalla strada provinciale n. 73 del Faiallo e all'altezza del bivio per la Cappelletta, dall'Alta Via Monti Liguri, dall'autogrill Turchino. I coni visivi non sono meglio identificati.

Le uniche foto del poggetto dove elevare l'aerogeneratore sono le nn. 9.6, 9.7, 9.8 e 11.1 nell'elab. R06. Non sono presenti fotoinserimenti dei due manufatti tecnologici. Non sono presenti riprese fotografiche lungo l'intera viabilità accessoria, compreso il terreno da spianare per la piazzola di servizio.

Non è presente una relazione circa la disponibilità a favore della Società proponente delle aree e dei terreni interessati dall'intervento (Piano parcellare).

---

[5] *Pratiche dell'allora Settore Urbanistica e Tutela del Paesaggio n. 42321 fasc. 325-2014 e n. 42585 fasc. 287-2015.*

[6] *Pratiche n. 37905 fasc. 828-2010 e n. 38356 fasc. 352-2008.*

Non sono presenti la relazione anemometrica, lo studio trasportistico di componenti e materiali (mezzi su strada e/o uso elicottero oppure teleferiche), il piano di dismissione e la *road map*.

I cartigli delle effettive Tavv. D02, D04 e D05 recano erroneamente la denominazione D09. Il cartiglio della Tav. D07 reca l'erronea dicitura D06.

Le figure relative ad altre realizzazioni nell'area savonese richiamate a pag. 50 della Relazione paesaggistica, di fatto non sono presenti.

A riguardo della rappresentazione altimetrica dei luoghi, il cartiglio della Tav. D02 reca l'indicazione di "Rilievo LIDAR".

Di fatto la Planimetria Generale - Tav. D2 risulta compilata su base cartografica a curve di livello sovrapposta su catastali.

In essa si sono sovrapposte le tracce della viabilità accessoria all'aerogeneratore e di quest'ultimo.

Non risultano leggibili le quote altimetriche, desunte (almeno apparentemente) da interpolazione delle isoipse.

Il sedime del WTG a progetto interessa un lembo di terreno appartenente al versante di seguito descritto, disposto a poggetto, rivolto a sud-ovest ed attestato alla quota altimetrica di circa m 486 (Tav. D03).

Le dimensioni dell'aerogeneratore sono già indicate in premessa. Si aggiunge che il reinterro del basamento risulta limitato per un'affidabile rinaturalizzazione del sito (Tav. D06.2) e a pag. 51 della Relazione paesaggistica si prevede uno strato superficiale di stabilizzato di cava (in assenza quindi di rinverdimenti su una coltre terrosa di spessore di 1 m min).

Il versante, che ha la sua cima al Bric Aresci ed il suo fondovalle nel rio Turchino, è collinare, boscato e, a scala locale, non insediato (eccetto un edificio abitativo a circa 200 m verso valle, accessibile da un tramite autonomo dalla strada del Turchino), tipico delle aree retrostanti la costa (nel caso l'abitato di Voltri) attraversate dall'infrastruttura autostradale (A26 Autostrada dei Trafori) con i suoi alti viadotti.

È stato redatto il Profilo longitudinale della viabilità accessoria in Tav. D05, da cui risultano significativi riporti. Esso è ripartito in 4 tratti, dalla pala eolica allo sbocco su strada ordinaria.

I 4 tratti sono riportati nella prima cartografia allegata alla Relazione paesaggistica: tratto 1 m 277,50, tratto 2 m 1145, tratto 3 m 368,50, tratto 4 m 389,50 per complessivi m 2185,50.

Sono state redatte 37 Sezioni trasversali (stato attuale, progetto, raffronto, Tav. D04), quotate con la precisione *al centimetro*.

Ogni sezione con la propria dicitura (da S_P1-1 a S_PZ2-3,) è riportata nella cartografia di Tav. D02 (peraltro priva di Legenda), in cui, come sopra accennato, non sono leggibili i punti *battuti*.

La somma dei sub-totali delle *progressive di progetto* riportate nel sopra citato Profilo longitudinale della viabilità di servizio risulta di m 2380 (lievemente diverso dalla sommatoria dei 4 sub tratti di cui sopra).

I volumi di sterro e riporto sono solo schematizzati a pag. 50 della Relazione paesaggistica.

La piazzola di servizio si attesta in piano alla quota di m 503,58, all'esterno del tornante che caratterizza la viabilità di servizio in loc. Tianin (toponimo di un bene con vincolo specifico come sopra riportato), di forma rettangolare m 32 x 11 circa (come desumibile dalla lettura delle sezioni che la secano), e consegue ad un'operazione di spianamento. In curva si genera un modesto scavo, verso il lato corto di levante è in leggero rilevato, mentre il lato maggiore di valle necessita di sostegni più importanti (terre armate per un'altezza max di m 4,36).

La nuova cabina di consegna (rettangolo blu in Tav. D07) si posiziona a qualche metro a valle del predetto tornante, presumibilmente addossata al pendio ovvero al sentiero adeguato. Le sue dimensioni di base sono m 10 x 3 in Tav. D07 (mentre in Tav. D09 le misure sono 10,30 x 3,10 m). La copertura ad unica falda, le altezze di colmo e gronda sul lato corto sono di m 3,50 e 2,90. La platea di fondazione è interrata.

La nuova cabina di smistamento (altro rettangolo blu in Tav. D07) si posiziona a lato di una viabilità asfaltata che si diparte non distante dalla Chiesa di San Giacomo Maggiore (sita lungo la statale del Turchino). Le sue dimensioni di base sono m 5,50 x 2,30 in Tav. D07 (mentre in Tav. D09 le misure sono 5,83 x 2,60). La copertura ad unica falda, le altezze di colmo e gronda sul lato corto sono di m 2,85 e 2,55. Il massetto di fondazione sporge di 20 cm circa.

I due manufatti presentano le tipiche bucature delle cabine tecnologiche e sono previste finiture superficiali nei colori delle terre o manufatti prefabbricati. Non si conosce l'altimetria del terreno dove gli stessi si inseriscono e la Tav. D09 rimanda ad una foto di una cabina addossata ad un muraglione, che non pare riproponibile nelle attuali situazioni.

La Figura 12.8. nella Relazione paesaggistica mostra importanti arretramenti del pendio boscato per il transito dei mezzi speciali.

La viabilità accessoria al nuovo aerogeneratore si diparte da Via Giutte, nei pressi del bivio dalla statale del Turchino dov'è presente il tronco che conduceva (e conduce tuttora) alla galleria del Turchino dismessa, proseguendo per qualche decina di metri. Essa risulta sovrapposta in parte ai sentieri riportati catastalmente "vicinale Monta Stura Merlano" e "vicinale Mele Ciculo Tianin", in parte interessa varie particelle del foglio 6 del Comune di Mele nonché un tratto di tratturo privato (doppio tratteggio) interpoderale.

Le relazioni di progetto sono poco supportate da una capillare documentazione fotografica, che risulterebbe fondamentale; comunque viene descritto un tratto in sterrato e nel contempo si prevedono opere di allargamento incidenti rispetto alle caratteristiche geometriche del sentiero, a parte l'ultimo tratto e la piazzola di servizio del tutto innovativi, con riduzione della copertura arborea e con la formazione di un taglio trasversale ed in parte di crinale entro il versante vegetato.

Nei documenti progettuali si accenna ad *eventuali* ripristini (riduzione *post operam* al cosiddetto singolo-solco dei fruitori escursionisti?) ma al paragrafo 14 Conclusioni della Relazione paesaggistica è indicato che, oltre per l'assemblaggio della torre eolica, la viabilità serve per la (successiva) manutenzione. Gli stessi documenti progettuali indicano per la strada "adeguata" il mantenimento di una larghezza del tracciato di **5 metri** e al par. 13.4.1 stesso elab. sono previste geostuoie sulle nuove scarpate generate dalle importanti rettifiche del tracciato (**la cui agibilità andrebbe di minima verificata sul posto**).

Valutazioni sotto il profilo del comparto Paesaggio

Desta quindi particolare preoccupazione, sotto il profilo della tutela paesaggistica dei luoghi, sulla base della scarna impostazione progettuale riservata alla viabilità accessoria, l'inadeguatezza della soluzione viabile proposta.

Si evidenzia l'opportunità di studiare percorsi alternativi, ad esempio da strade carrabili esistenti nella zona di valle del territorio in questione, di caratterizzare meglio il mappale A del foglio 2 del Comune di Mele che, per forma e posizione, potrebbe corrispondere ad una pista militare di accesso al Forte Aresci (attiva quindi più di un secolo fa), così da conoscere la sua eventuale agibilità, o l'entità per il suo riattamento.

Gli elementi sensibili per i profili paesaggistici sono, oltre alle considerazioni sopra indicate, i seguenti:

1. la tipologia del nuovo aerogeneratore, di grande taglia, segue le più recenti scelte per nuovi impianti eolici, performanti e alternativi a parchi eolici costituiti da numerose torri di caratteristiche inferiori. La turbina risulta molto visibile, non stagliandosi su un versante di altezza utile alla sua mitigazione, con distanze non abbastanza panoramiche da eliminare disturbi percettivi. Peraltro si tiene conto della precedente valutazione ambientale e non si pongono riserve paesaggistiche per effetti cumulativi e, in generale, per il tema di intervisibilità (comunque presente). *Possono essere studiate posizioni alternative del nuovo aerogeneratore, per esempio sullo stesso versante, per attutire appunto il suo impatto verticale.*

2. Non è paesaggisticamente ammissibile intervenire con alcuna alterazione sul sentiero Giutte – Acquasanta, di cui si evidenzia la necessità di meglio conoscerne le caratteristiche, a causa delle inevitabili modifiche geomorfologiche dei luoghi che, per esempio, la viabilità accessoria proposta comporterebbe. *Possono studiarsi soluzioni alternative, ad esempio da rami carrabili agibili presenti nel territorio circostante di valle per poi proseguire con diversa modalità.*

Il Funzionario
Arch. Patrizia Ottonello

Il Tecnico Istruttore
Geom. Elisabetta Antola

Il Dirigente del
Settore Urbanistica ad interim
Dirigente del Settore
Affari Giuridici Territorio
Dott. Daniele Casanova

Firmato digitalmente da: DANIELE CASANOVA
Regione Liguria
Firmato il: 20-04-2022 14:47:48
Certificato valido dal 12-06-2020 al 12-06-2023

Il Dirigente del
Settore Tutela del Paesaggio
e Demanio Marittimo

Ing. Alessandro Croce

Firmato digitalmente da: ALESSANDRO CROCE
Regione Liguria
Firmato il: 20-04-2022 15:23:56
Certificato valido dal 22-04-2021 al 22-04-2024