aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2022-1651670
del 29/12/2022

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E
PROTEZIONE CIVILE

SETTORE ECOLOGIA

Genova, data del Protocollo

Fascicolo: 2021/13.17.1.0.0/88

Allegati: nessuno

Al Settore VIA e Sviluppo Sostenibile

SEDE

Oggetto: Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto delle "People Mover – Sistema di collegamento tra l'Aeroporto Cristoforo Colombo ed il parco Tecnologico degli Erzelli" – Pratica S898.

Con riferimento al procedimento in oggetto ed alla nota di codesto Settore Prot-2022-1317750 del 28/11/2022, esaminato lo studio preliminare ambientale, come revisionato dal proponente a seguito della verifica di adeguatezza e completezza documentale, si rileva quanto segue.

1. Componente atmosfera

Per quanto riguarda la componente atmosfera, lo studio preliminare ambientale fornisce dapprima una descrizione del contesto di riferimento, sulla base dei dati forniti dal monitoraggio della qualità dell'aria sul territorio regionale ai sensi del D. Lgs. 155/2010.

Riguardo ai potenziali impatti in fase di esercizio, considerato lo stato di qualità dell'aria ambiente ante operam, tenuto conto dell'assenza di emissioni dirette di inquinanti gassosi e polverulenti derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura in progetto, lo studio ritiene che l'opera non possa alterare gli attuali livelli di concentrazione durante tale fase.

In particolare, l'utilizzo dell'infrastruttura in progetto determinerà una minore emissione di inquinanti in atmosfera, rispetto allo scenario privo dell'infrastruttura stessa, nel quale la domanda di trasporto, per raggiungere il Parco Scientifico e Tecnologico della collina degli Erzelli, sarebbe soddisfatta solo tramite l'utilizzo di mezzi privati o pubblici tradizionali.

In proposito, si evidenzia che il provvedimento autorizzatorio unico regionale n. 8047–2021 del 29/12/2021, recante pronuncia di compatibilità ambientale del progetto di "Ricollocazione Scuola Politecnica – Polo Universitario di Ingegneria presso il parco

Scientifico Tecnologico di Genova Erzelli (Great campus)", fa riferimento ad uno scenario nel quale il trasporto pubblico è previsto avvenga attraverso un nuovo sistema in sede fissa che non incida sulle emissioni locali.

Riguardo alla fase di cantiere, lo studio evidenzia potenziali criticità in relazione alle prevedibili emissioni di polveri e, in misura minore, di altri inquinanti. Tale impatto è ricondotto principalmente:

- alla diffusione e sollevamento di polveri legate all'approvvigionamento e movimentazione dei materiali (allestimento cantiere, scotico, scavo, ecc.);
- alla diffusione di inquinanti aeriformi emessi dai motori a combustione interna delle macchine operatrici (betoniera, escavatore, camion, ecc.);
- alla diffusione di inquinanti aeriformi e particellari emessi dai mezzi pesanti in ingresso/uscita alle/dalle aree di lavorazione in fase di costruzione.

Le zone interessate dalle opere di progetto sono poco o mediamente abitate, fatta eccezione per le aree ai piedi della Collina degli Erzelli a ridosso del corridoio infrastrutturale della ferrovia e SS. 1 Via Aurelia, dove si concentra il maggior numero di edifici residenziali.

Lo studio valuta l'interferenza tra opere di cantiere e componente ambientale mitigabile con la corretta gestione delle lavorazioni, prevedendo inoltre attività di monitoraggio.

Nel complesso, si ritiene che le valutazioni formulate dai progettisti in merito ai potenziali impatti sulla componente atmosfera siano condivisibili. Riguardo alla fase realizzativa, si ritiene altresì che

- debbano essere applicati i criteri generali indicati dallo studio preliminare ambientale per la corretta gestione delle attività di cantiere, rimandando alla competenza tecnica dell'ARPAL la valutazione delle attività di monitoraggio eventualmente necessarie;
- la gestione delle aree di cantiere, fatte salve l'applicazione delle misure già previste dal proponente, dovrà essere conformata a quanto stabilito per i cantieri di grandi dimensioni dalla DGR 941/2018.

2. Componente rumore

Lo studio preliminare ambientale fornisce dapprima un inquadramento delle opere a progetto nel contesto della zona acustica di riferimento, come definita dal Comune di Genova ai sensi del d.PCM. 1° marzo 1991 e della legge 447/1995.

L'opera, nonché il relativo sistema di cantierizzazione, nei tratti iniziale e finale, ricade in aree caratterizzate da intensa attività umana, prevalentemente industriale, mentre nel tratto centrale interessa aree di tipo misto o destinate ad uso prevalentemente residenziale. Viene altresì evidenziata la presenza del corridoio infrastrutturale costituito dalla ferrovia, dalla via Aurelia SS1 e dal raccordo autostradale della A10, oltre che l'area aeroportuale, caratterizzati dalle rispettive fasce di rispetto.

Lo studio descrive sinteticamente lo scenario di esposizione al rumore evidenziando

- che, in corrispondenza del tratto tra "inizio intervento" e l'attraversamento del corridoio infrastrutturale (ferrovia/Aurelia), i ricettori presenti sono costituiti in prevalenza da attività industriali e artigianali collocate in prossimità dello stesso corridoio infrastrutturale;
- la presenza di una struttura ricettiva, nei pressi dell'Aeroporto C. Colombo;
- che nel tratto ai piedi della collina degli Erzelli, a ridosso del corridoio infrastrutturale sopra citato, sono ubicati ricettori abitativi, per cui tale zona è considerarsi la più critica;

- che nel tratto finale dell'intervento i ricettori presenti sono rappresentati da edifici commerciali destinati a servizi di commercio o servizi logistici.

Ai fini della valutazione degli impatti, lo studio in esame ha individuato 4 ricettori, distanti dal punto più vicino della linea rispettivamente circa 35/40 m (ricettore 1), circa 35/40 m (ricettore 2), circa 50 m (ricettore 3), circa 80 m (ricettore 4). Non viene considerata la distanza dei ricettori dalle stazioni, dato ritenuto non utile poiché entrambe le motrici sono interrate a una profondità di 10 metri.

Riguardo alla fase di esercizio, lo studio definisce come sorgenti di rumore entrambe le tratte dell'intervento per la loro intera lunghezza: people mover con ruote gommate per collegamento "Aeroporto – Erzelli FS", funicolare terrestre con ruote metalliche su rotaia per collegamento "Erzelli FS – Parco Erzelli".

Sono indicati i presupposti progettuali per ridurre l'effetto dell'inquinamento da rumore:

- l'adozione di una fune ad anima compattata dalla forma esterna perfettamente cilindrica, differente da quelle normalmente in uso a trefoli il cui movimento determina vibrazioni ed oscillazioni sui rulli dovuto all'irregolarità del manto esterno;
- vie di corsa non realizzate con travi a cassoni, che darebbero luogo ad amplificazione dei rumori, ma a profili aperti in carpenteria metallica;
- pilastri di sostegno delle vie di corsa realizzati in cemento armato;
- isolamento dei binari dalle travi mediante elementi antivibranti ed isolanti;
- velocità massima di esercizio 8 m/s pari a 28,8 km/h.

Per quanto riguarda la tratta Erzelli FS – Parco Erzelli, lo studio evidenzia che le analisi del rumore eseguite su impianti similari (tipo funicolare tradizionale), durante il servizio notturno con rumore di fondo nullo, ai limiti di sedime della linea di trazione (fascia di circa 12 m, cioè 6 m per parte rispetto la mezzeria della linea), hanno fornito i seguenti dati:

- rumore costante di fondo dovuto alla fune in movimento ed al rotolamento dei rulli guida fune 48 dB;
- rumore rilevato al passaggio del veicolo 60 dB - tempo di durata 4" dato che il veicolo è lungo 31 m e viaggia a 8 m/s;
- rumore all'incrocio dei due veicoli 65 dB;
- rumore emesso dalle stazioni di tipo aperto (aeroportuale e ferroviaria) con impianto a velocità di regime 42 dB;
- rumore con ingresso dei veicoli in stazione quasi nullo, in quanto la velocità di ingresso è di 0,5 m/s;
- rumore emesso dalla stazione di Erzelli nullo in quanto i motori e le apparecchiature si trovano a 10 m di profondità.

Con l'impianto people mover è previsto un minore impatto acustico, poiché le ruote del veicolo sono in gomma e l'emissione di rumore è inferiore, a parità degli altri parametri coinvolti sopra elencati. Inoltre, nella tratta Aeroporto – Erzelli FS non è previsto l'incrocio delle vetture, pertanto non si verifica la sovrapposizione di transito con conseguente incremento dei livelli acustici.

In merito alla valutazione previsionale dell'impatto acustico sui recettori, constatata la distanza dei recettori dall'infrastruttura, lo studio non ritiene necessario prevedere interventi di mitigazione, fatte salve successive verifiche puntuali da esperire in fase di progettazione definitiva.

Le conclusioni dei progettisti circa la significatività dell'impatto acustico sembrano complessivamente condivisibili, tenuto conto della tipologia di infrastruttura e della ubicazione dei recettori, fermo restando che un'analisi definitiva delle potenziali criticità di carattere

puntuale non potrà prescindere da una specifica valutazione di impatto acustico a cura di tecnico competente ai sensi della normativa vigente.

Per quanto riguarda gli impatti dovuti al rumore in fase di cantiere le sorgenti di emissione sono rappresentate dai macchinari ed attrezzature utilizzati.

Nel complesso della fase realizzativa, le lavorazioni più significative in termini di emissioni acustiche e vibrazionali sono associate alle attività di scavo, sbancamento, movimenti terra e alle opere in corrispondenza della realizzazione delle nuove pile (con fondazioni profonde su micropali).

Lo studio riporta l'ubicazione delle 4 aree di cantierizzazione individuate, indicando le lavorazioni in esse previste e i mezzi necessari per la realizzazione dell'opera.

Sulla base del sistema di cantierizzazione, lo studio ipotizza che i maggiori impatti in fase di cantiere si possano verificare nella porzione di intervento ai piedi della collina degli Erzelli, a ridosso del corridoio infrastrutturale (ferrovia/Via Aurelia), dove si rilevano il maggior numero di ricettori a destinazione residenziale.

Data la vicinanza di alcuni ricettori alle aree di lavorazione, lo studio prevede possano verificarsi situazioni in cui i livelli di rumore siano superiori ai limiti previsti dalla classificazione acustica comunale. Conseguentemente, lo studio indica criteri e procedure operative di carattere generale per la corretta gestione del cantiere ai fini della mitigazione delle emissioni rumorose. E' altresì previsto che, in caso di necessità, le misure di carattere generale siano integrate da specifiche misure di mitigazione dell'impatto acustico (barriere antirumore) e, in subordine, il ricorso alla deroga ai valori limite ai sensi del DPCM 14.12.1997.

Ai fini della gestione dell'interferenza tra opere di cantiere e componente ambientale, sono inoltre previste attività di monitoraggio.

Riguardo a questo aspetto, per quanto di competenza dello scrivente Settore, non si rilevano particolari criticità, fatta salva la necessità di approfondimenti ed ulteriori valutazioni nelle successive fasi progettuali, per cui si rimanda alle funzioni del Comune di Genova in materia di controllo ed autorizzazione per la tutela dall'inquinamento acustico, ai sensi della normativa vigente.

3. Componente suolo

Riguardo all'interferenza con la matrice suolo, con particolare riferimento alle attività di scavo funzionali alla realizzazione dell'opera, i progettisti, sulla base degli esiti di indagini ambientali pregresse, escludono possibili criticità. Peraltro, ai fini della caratterizzazione dei materiali destinati ad essere scavati, è prevista l'esecuzione di una specifica campagna geognostica ambientale ai sensi del DPR 120/2017, comprensiva di campionamento ed analisi delle matrici interessate su cinque punti di prelievo, in corrispondenza del tracciato dell'infrastruttura.

Lo stesso tracciato si sviluppa parzialmente in area caratterizzata da rocce con possibile presenza di amianto (litologia "metabasalti di Monte Figogna", cfr. cartografia regionale "Pietre verdi"). Riguardo a tale aspetto, lo studio preliminare ambientale prevede pertanto ulteriori approfondimenti geologici in sede locale. Lo studio evidenzia altresì che le analisi ed i dati disponibili in letteratura rilevano statisticamente maggiori probabilità di contenere mineralizzazioni asbestosi nelle serpentiniti e nei serpentinosciti ofiolitici; l'area oggetto di intervento, caratterizzata da substrato riconducibile a basalti, metabasalti, brecce basaltiche ed affini, segnalate per eventuale presenza di minerali amiantiferi, è classificabile tra le aree di attenzione, nelle quali non risultano rilevate, al momento, nel territorio regionale, particolari

presenze di tali mineralizzazioni, se non eventuali evidenze nelle aree di contatto con litotipi ofiolitici.

In merito alla potenziale interferenza con siti oggetto di procedimento di bonifica, lo studio preliminare ambientale riporta la mappatura di tali siti nell'area di riferimento, come ottenuta dalla cartografia regionale relativa all'Anagrafe dei siti contaminati.

Si ritiene opportuno evidenziare in particolare l'interferenza tra il tracciato dell'infrastruttura e l'area del sito "Area Erzelli – Genova" (codice anagrafe GE104). L'area interessata risulta non contaminata in esito all'analisi di rischio ai sensi del D. Lgs. 152/06, approvata dal Comune di Genova con determinazione dirigenziale n. 12/2009, come modificata ed integrata con determinazione dirigenziale n. 20/2010. Ai provvedimenti ora richiamati si dovrà far riferimento, in particolare, per le eventuali verifiche ambientali da eseguire sui terreni di scavo per i quali sia previsto il riutilizzo all'interno del sito, con riguardo ai criteri per accertare la compatibilità dei terreni stessi alle condizioni previste dall'analisi di rischio.

Si evidenzia, infine, che lo studio riporta criteri operativi di carattere generale per la gestione delle attività di cantiere, mirate a prevenire fenomeni di inquinamento di suolo e sottosuolo in corso d'opera.

In conclusione, relativamente ai potenziali aspetti connessi alla qualità ambientale di suolo e sottosuolo, non si rilevano particolari criticità.

Rimanendo a disposizione per ogni eventuale ulteriore occorrenza in merito, si porgono cordiali saluti.

Il Dirigente

(Dott. Edoardo G. De Stefanis)

Firmato digitalmente da: EDOARDO GIOVANNI DE STEFANIS
Regione Liguria
Firmato il: 29-12-2022 17:01:42
Certificato valido dal 02-07-2020 al 02-07-2023