aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2024-0138769
del 05/02/2024

REGIONE LIGURIA

DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO E TUTELA DEL TERRITORIO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

SETTORE ECOLOGIA

Genova, data del protocollo

Fascicolo: 2021/13.17.2.0.0/28
Allegati: -

Al Settore VIA e Sviluppo Sostenibile

SEDE

Oggetto: V477 - Procedimento di VIA Regionale volontaria relativo al progetto: "Skymetro – prolungamento delle linea metropolitana in Val Bisagno". Comune di Genova (GE).

In riscontro alla nota Prot-2024-0025946 del 9.01.2024, con riferimento alla procedura in oggetto, si comunica quanto segue.

Il progetto prevede il prolungamento della linea metropolitana di Genova esistente dalla stazione di Brignole lungo la Val Bisagno.

La nuova tratta comprende sei nuove stazioni ed è lunga circa 6,9 km. La diramazione dall'esistente avviene ad est della stazione di Brignole, all'inizio dell'attuale tronchino di inversione dei treni, dove saranno inseriti due nuovi deviatoi che conducono verso nord. La nuova tratta, lasciata la stazione di Brignole, si porta per un brevissimo tratto in sponda sinistra per poi passare con un'opera di scavalco del Torrente alla sponda destra. Da qui proseguirà in sponda destra fino alla stazione Romagnosi, subito a nord della quale il tracciato si porta di nuovo in sponda sinistra, attraversando il Torrente in corrispondenza della copertura esistente nei pressi dello stadio L. Ferraris. Da qui in poi la linea si tiene in sponda sinistra dove è prevista l'ubicazione delle stazioni Parenzo, Staglieno, Guglielmetti, San Gottardo e Molassana.

Le stazioni hanno una distanza media di circa 1,15 km e al termine della linea è previsto un tronchino necessario principalmente per il ricovero dei treni nelle ore di morbida e durante la notte. In corrispondenza della stazione Molassana è previsto un polo intermodale, con parcheggi per auto private e stalli per l'attestazione di linee bus urbane ed extraurbane.

L'intervento, che interessa un'area urbana ad elevata densità, ove si alternano zone residenziali, industriali, commerciali e terziarie, comporta un peggioramento del clima acustico

in fase di esercizio e degli impatti sulle matrici aria e rumore in fase di realizzazione, sebbene di natura transitoria.

Per quanto riguarda la componente rumore, il proponente ha valutato gli impatti acustici dell'opera in fase di esercizio nell'ambito del documento denominato "Studio acustico e vibrazionale", comprensivo di:

- relazione tecnica e corografia,
- schede censimento recettori ricadenti in una fascia di 300 metri per lato a partire dal binario esterno, e relative planimetrie contenenti la localizzazione degli stessi e la destinazione d'uso;
- output del modello di simulazione con indicazione dei livelli acustici in facciata e mappe acustiche con riferimento al periodo diurno e notturno;
- report delle misure fonometriche eseguite per la caratterizzazione acustica ante-operam dell'area.

Sulla base del modello di esercizio previsto per la linea e delle caratteristiche emissive dei convogli, è stato stimato il livello sonoro in facciata ai ricettori nell'intorno della nuova linea metropolitana, mediante l'utilizzo del modello di calcolo previsionale del software SoundPLAN versione 8.1. Dall'esame della documentazione, si rileva che lo studio acustico presenta alcuni refusi e/o incongruenze, e non riporta in maniera sufficientemente dettagliata le misure di mitigazione previste. In particolare:

- lo studio indica dei superamenti per una struttura ospedaliera non precisata. Nelle conclusioni dello studio (pag. 50) si indica che gli unici edifici che presentano delle eccedenze rispetto ai limiti normativi nello scenario Post Operam, sono costituiti da 12 strutture scolastiche, mentre nelle pagine precedenti (pag. 43) è indicato "Le valutazioni previsionali evidenziano l'impatto da rumore di origine ferroviaria senza superamenti dei limiti acustici. Fanno eccezione alcune strutture scolastiche e un ospedale, per i quali i limiti interni sono garantiti tramite gli infissi". Peraltro nell'elaborato "output modello di simulazione" non sembra ci siano superamenti per una struttura ospedaliera.
- la scuola media Parini-Merello (vicina alla stazione Brignole) non sembra essere stata annoverata tra i ricettori sensibili;
- lo studio acustico, con le sezioni riportate a pag. 46-47 e l'indicazione della presenza di "strutture laterali sagomate e fonoassorbenti, a chiudere i binari, con funzione da barriere antirumore" sembra suggerire che l'infrastruttura sarà dotata di un sistema di confinamento acustico (sia laterale sia in copertura) lungo tutto il tracciato, anche se tale configurazione non trova riscontro nella restante documentazione e nelle tavole;
- nell'elaborato "output modello di simulazione" sono riportati solo livelli acustici in facciata post operam, senza specificare se la simulazione è stata fatta in presenza o in assenza delle mitigazioni di cui al punto precedente;
- lo studio, pur riportando una serie di misure fonometriche eseguite nel maggio del 2023 finalizzate alla caratterizzazione del clima acustico ante operam, non analizza le attuali condizioni acustiche dell'area, con le relative criticità ed eventuali azioni di risanamento previste dal Piano di Risanamento Acustico comunale; in assenza di tali informazioni, non è possibile valutare l'effettivo peggioramento del clima acustico a seguito della messa in esercizio della linea.

Alla luce delle carenze sopra evidenziate, si richiede, oltre ad una revisione dello studio al fine di eliminare i refusi segnalati e ad individuare in maniera definitiva i recettori sensibili interessati, di:

1) integrare lo studio con maggiori informazioni relative alla caratterizzazione acustica dell'area nelle condizioni attuali, anche in termini di criticità già esistenti e di azioni di risanamento previste;
2) fornire una descrizione dettagliata delle misure di mitigazione acustica previste lungo il tracciato, specificando caratteristiche dell'impalcato e dei sistemi di abbattimento del rumore installati lungo la linea; qualora le misure di mitigazione installate non siano omogenee lungo tutto il tracciato, specificare, anche attraverso apposite planimetrie, le diverse misure di mitigazione adottate e le relative caratteristiche, tratta per tratta;
3) specificare se gli esiti dello scenario post operam riportati nell'elaborato "output modello di simulazione" tengono conto delle misure di mitigazione di cui al punto precedente (in presenza di misure di mitigazione dovrà riportare gli esiti della modellazione post operam, nello scenario mitigato e non mitigato);
4) rendere disponibile una rappresentazione grafica dell'ubicazione dei recettori sensibili impattati (le mappature acustiche riportate nello studio distinguono recettori residenziali, pertinenze FS e industriali);
5) preso atto che per i recettori sensibili impattati si presume che gli infissi esistenti siano sufficienti per garantire il rispetto dei limiti di rumore interni, confermare che è prevista in ogni caso l'installazione di aeratori per consentire di tenere le finestre sempre chiuse.

Riguardo al tema siti contaminati, il proponente ha reso disponibile il documento denominato "MGE1PRLVAMBCOMR002-00 Censimento siti contaminati/potenzialmente contaminati – Relazione generale", nel quale si è proceduto all'individuazione di siti contaminati e potenzialmente contaminati interferenti con le opere in progetto e con le aree di cantiere. Lo studio ha evidenziato che le opere di progetto sono molto prossime, anche se non pienamente interferenti, con il sito "GE116 - RFI Stazione Brignole Piazza Raggi" che risulta censito come sito contaminato in attesa di esecuzione del progetto di bonifica o attività di messa in sicurezza. In particolare il proponente afferma che, poiché il tracciato passa in stretto affiancamento di una sola porzione del sito (Area 3), tenuto conto dell'evoluzione dell'iter di bonifica, non si configurano le condizioni per l'apertura di un procedimento ai sensi dell'art. 242 ter D. Lgs. 152/06.

Si conferma, al riguardo, che l'opera ricade nel campo di applicazione dell'art. 242 ter, comma 1 del decreto legislativo 152/06, che ne consente la realizzazione a condizione che l'opera stessa sia realizzata secondo modalità e tecniche che non pregiudichino né interferiscano con l'esecuzione e il completamento di eventuali interventi di bonifica/messa in sicurezza, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area nel rispetto del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

La proposta avanzata dai progettisti, di non assoggettare l'opera alla valutazione prevista dalla norma in parola, non pare condivisibile, quanto meno sul piano formale.

Si evidenzia che la valutazione in merito al rispetto delle condizioni sopra richiamate è effettuata da parte dell'autorità competente ai sensi del Titolo V, Parte quarta, del decreto legislativo 152/06, nell'ambito dei procedimenti di approvazione e autorizzazione degli interventi e, ove prevista, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale.

Nel caso presente, tale valutazione compete, pertanto, al Comune di Genova, ai sensi della L.R. 10/2009.

Distinti saluti.

Il Dirigente
(Dott. Edoardo G. De Stefanis)

Firmato
digitalmente da:
EDOARDO GIOVANNI DE STEFANIS
Regione Liguria
Firmato il: 05-02-
2024 10:44:26
Certificato valido
dal 25-06-2023
al 25-06-2026