REGIONE LIGURIA

DIREZIONE GENERALE PROTEZIONE CIVILE E DIFESA DEL SUOLO
Settore Difesa del Suolo Genova

Fasc.: 2024/13.12.4.0.0/9

Allegati:

Al Settore Valutazione Impatto Ambientale

p.c.

Autorità di Bacino Distrettuale Appennino Settentrionale
adbarno@postacert.toscana.it

Unità Organizzativa Assetto del Territorio

Oggetto: GCS003171 (collegata GCS003149). V447 – Procedimento di VIA Regionale volontaria relativo al progetto: "Skymetro – prolungamento delle linea metropolitana in Val Bisagno". Comune di Genova (GE). Proponente: Comune di Genova - VIA Regionale volontaria art. 17 c. 4bis l.r. n. 29/2017.

Contributo istruttorio.

In riferimento alla Vs. nota Prot-2024-202366 del 21.02.2024, con la quale sono state trasmesse le integrazioni prodotte dal Comune di Genova in esito alle richieste di cui alla Vs. nota prot-2024-0160167, si trasmette con la presente il contributo istruttorio relativo alle materie di competenza per le relative valutazioni ai fini del pronunciamento di VIA.

Si ricorda, innanzitutto, che il presente procedimento di VIA si inserisce nel procedimento di conferenza dei servizi indetta dal Comune di Genova ai sensi dell'art. 38 del d.lgs. 36/2023 con le modalità dell'art. 14bis della l. 241/1990, in data 18/10/2023, nell'ambito della quale lo scrivente Settore è stato coinvolto in quanto competente al rilascio di autorizzazione idraulica ex R.D. 523/1904 per quanto concerne la realizzazione degli attraversamenti e del rifacimento di tratti di argine in corrispondenza delle pile, nonché ai sensi dell'art.5, del Regolamento Regionale n. 3/2011, in merito alle opere ricadenti in fascia di inedificabilità assoluta del T.Bisagno e degli affluenti interessati, oltre al rilascio delle concessioni demaniali sia per gli attraversamenti sia per le parti a sbalzo in alveo e/o in aree demaniali limitrofe.

Premesso quanto sopra, si rileva, innanzitutto, che l'opera si sviluppa, per un tratto di estensione di circa 7 km, da Genova Brignole a Molassana, principalmente all'interno della fascia di inedificabilità assoluta del T.Bisagno, nonché in aggetto sul corso d'acqua, con tre attraversamenti in corrispondenza della Stazione Brignole e del piazzale Marassi, interferendo inoltre con alcuni suoi affluenti in sponda sinistra, con occupazione di aree demaniali sia in proiezione dell'alveo sia come pertinenze greto.

Per quanto concerne il T. Bisagno, in considerazione della localizzazione dello skymetro, quasi totalmente in fregio al corso d'acqua, con interferenza con le arginature esistenti e significativi sbalzi sul corso d'acqua, nonché dell'imponenza delle opere connesse, con particolare riferimento al doppio ponte a monte della Stazione Brignole, è evidente che l'impatto non possa essere considerato trascurabile, tenuto conto che l'opera costituirà necessariamente un vincolo significativo definitivo rispetto al corso d'acqua. Si colloca inoltre in aree già fortemente vulnerate nel passato da eventi alluvionali, e che tutt'oggi presentano un grado di rischio residuo, pur se fortemente mitigato dalle opere di sistemazione idraulica già effettuate e dall'opera di realizzazione di uno scolmatore di piena in corso.

Ferme restando, quindi, le valutazioni di seguito riportate a riguardo della materia di stretta competenza, si ritiene auspicabile che nelle successive fasi progettuali possano essere apportate ulteriori migliorie progettuali al fine di ridurre l'incidenza delle opere rispetto al corso d'acqua, prevedendo in particolare l'allontanamento per quanto possibile del tracciato dai limiti dell'alveo.

Dal punto di vista di compatibilità dell'opera con la normativa vigente, si ricorda che, come già precedentemente rilevato, l'ammissibilità è condizionata dall'applicazione del disposto dell'art. 32 della legge regionale 02 agosto 2023, n. 17 [1], che consente la realizzazione di infrastrutture lineari strategiche di trasporto pubblico, situate in un grande centro urbano e finalizzate al miglioramento della mobilità urbana, quale lo Skymetro, anche in fasce di tutela dei corsi d'acqua e in aree demaniali, qualora:

- l'opera sia finalizzata al miglioramento della mobilità urbana con contestuale riduzione del trasporto privato e delle emissioni;
- l'opera sia non altrimenti localizzabile;

e previo accertamento che le aree interessate non risultino necessarie al ripristino del corretto deflusso del corso d'acqua, nel rispetto della pianificazione di bacino e delle condizioni di sicurezza idraulica per la piena di riferimento con adeguati franchi idraulici.

Ferma restando la necessità di rilascio di autorizzazione idraulica ex R.D. 523 per tutte le opere interferenti con l'alveo e le sue sponde, e di eventuali pareri e valutazioni previste dalla pianificazione di bacino, è evidente che l'ammissibilità dell'opera è subordinata dalla dimostrazione di rispetto delle condizioni sopra richiamate.

Per quanto di competenza, segnalando che nell'ambito del procedimento di Conferenza dei Servizi sono già state richieste integrazioni, dapprima con nota prot-2023-1463717 del 2/11/2023 e successivamente con nota prot-2024-0010333 del 4/01/2024, si ricorda che nell'ambito del presente procedimento di Via erano stati richiesti nuovamente chiarimenti ed integrazioni con nota prot-2024-0144441 del 6/02/2024.

Si dà atto che con la documentazione pervenuta in data 21/02/2024 si è dato riscontro a molte delle integrazioni richieste, con produzione di approfondimenti e di alcuni nuovi elaborati, come resi disponibili nel sito web regionale, nella sezione "7_integrazioni ricevute".

Per quanto attiene alla dimostrazione della sussistenza dei presupposti di applicabilità dell'art. 32 della l.r. n. 17/2023, dall'analisi della documentazione progettuale, risulta essere stata prodotta una relazione attestante la riduzione delle emissioni, sulla base della previsione della riduzione del trasporto privato a favore del trasporto pubblico, nonché un'analisi delle soluzioni

---

[1] L.r. 17/2023
Art. 32.
(Misure urgenti in materia di infrastrutture pubbliche)
1. Sono ammissibili infrastrutture lineari strategiche di trasporto pubblico, situate in grandi centri urbani e finalizzate al miglioramento della mobilità urbana con contestuale riduzione del trasporto privato e delle emissioni, non altrimenti localizzabili, anche qualora ricadenti nelle fasce di tutela dei corsi d'acqua o interessanti aree del demanio idrico, previo accertamento che le aree interessate non risultino necessarie al ripristino del corretto deflusso del corso d'acqua, nel rispetto della pianificazione di bacino e delle condizioni di sicurezza idraulica per la piena di riferimento con adeguati franchi idraulici.
2. Sono, altresì, ammissibili volumi tecnici funzionali alle infrastrutture indicate nel comma 1, qualora ricadenti nelle stesse aree.

alternative e dei vincoli che hanno portato alla scelta della tipologia di trasporto rapido e conseguentemente del tracciato proposto.

A tale proposito viene in considerazione quanto evidenziato nell'ambito del procedimento di Conferenza dei Servizi, nella nota Prot-2024-0166982 del 12/02/2024, con la quale l'Unità Organizzativa Assetto del Territorio ha rilasciato parere favorevole ai fini della verifica di compatibilità idraulica, geologica-geomorfologica e sismica della localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/2001, verificando, sulla base della documentazione sopra richiamata, le condizioni stabilite dall'art. 32 della L.R. 17/2023, e affermandone la fattibilità generale della previsione localizzativa.

Poiché inoltre la valutazione sulla scelta delle alternative, che in primo luogo si basa su valutazioni trasportistiche, e la definizione della ottimale localizzazione sarà oggetto, tra l'altro, della Valutazione di Impatto Ambientale, sulla base delle osservazioni e contributi pervenuti relativamente ai vari aspetti analizzati nell'ambito del procedimento, le valutazioni che seguono sono pertanto subordinate agli esiti positivi della VIA.

Per quanto riguarda la localizzazione specifica lungo l'arginatura del torrente, si rileva che la soluzione adottata, in particolare, nasce dalla scelta, legata a motivi trasportistici, di garantire la continuità della linea metropolitana a Brignole e di non ridurre il numero di carreggiate. Dalla documentazione prodotta, emerge inoltre che tale collocazione prevalentemente a filo dell'argine del T.Bisagno risulta essere determinata dall'opportunità di allontanarsi dagli edifici esistenti, al fine di ridurne l'impatto acustico e visivo. Poiché risulta che il posizionamento della skymetro in centro strada, con particolare riferimento al tratto a monte di piazzale Marassi, non determinerebbe una riduzione delle careggiate e non influirebbe in modo significativo neanche sulla disponibilità di posteggi, si evidenzia che qualora dalla valutazione complessiva di impatto ambientale emergesse che non sussistono particolari impedimenti sotto gli aspetti acustici/paesaggistici, sarebbe opportuno valutare l'arretramento dell'infrastruttura rispetto all'argine del torrente, almeno nel tratto più a monte caratterizzato dalla presenza di edifici ad uso commerciale/produttivo, presumibilmente meno impattabili dall'opera.

Per quanto concerne la terza condizione fondamentale di cui all'art. 32 della l.r. 17/2023, sopra richiamato, relativo in buona sostanza alla verifica che la realizzazione dell'opera non pregiudichi la possibilità della messa in sicurezza dei corsi d'acqua interessata, è stata prodotta una relazione idraulica (GE1PRLVIDRCOMR002-00_C) che analizza la possibilità di pervenire, tramite l'adeguamento di alcuni ponti o la riprofilatura del fondo in alcuni tratti, all'eliminazione delle criticità che permarranno anche a seguito della realizzazione dello scolmatore del T. Bisagno (cfr. carta delle fasce fluviali ad efficacia sospesa approvata con D.S.G. n°33 del 19 aprile 2023 dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale). Le valutazioni sono state condotte facendo riferimento allo '*Studio idraulico relativo all'aggiornamento delle fasce di inondabilità a seguito della realizzazione del canale scolmatore delle piene',* sulla base del quale è stata predisposta la suddetta mappatura preventiva delle fasce fluviali, che mostra che l'inondabilità residua è sostanzialmente dovuta alla insufficienza dei ponti esistenti, anche in relazione alla loro tipologia con diverse pile.

La relazione prodotta tuttavia non risulta completa, e necessita un aggiornamento ed un approfondimento, al fine di assicurare che l'opera non pregiudichi la possibilità di messa in sicurezza, nonché la effettiva fattibilità degli interventi di sistemazione definitiva ipotizzata. Preso anche atto peraltro della valutazione positiva effettuata nell'ambito del parere rilasciato ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/2001, come sopra richiamato, ed osservando altresì che nel Piano degli

Interventi del Piano di Bacino del T.Bisagno, non sono previsti interventi di adeguamento del corso d'acqua in sponda sinistra ed il rifacimento degli argini è previsto in sponda destra solo tra il ponte Monteverde e Feritore, si specifica che tale approfondimento può essere acquisito in fase autorizzativa, come precisato nel seguito.

Per quanto concerne gli affluenti in sponda sinistra del T.Bisagno, si dà atto che è stata prodotta idonea documentazione che mostra che le pile a progetto ricadono al di fuori della relativa fascia di inedificabilità assoluta, senza necessità quindi al momento di ulteriori studi.

Per quanto riguarda la presenza di volumi tecnici, alcuni dei quali pur posizionati all'esterno della fascia di inedificabilità assoluta ricadono in aree ad oggi inondabili, esaminata la documentazione integrativa, si prende atto che sono state eliminate le funzioni non strettamente collegate a funzioni tecniche. Pertanto, trattandosi di meri volumi tecnici, rientrano nelle fattispecie individuate come ammissibili nel sopracitato parere di cui alla nota Prot-2024-0166982, e pertanto, anche sulla scorta degli indirizzi interpretativi di cui alla D.G.R. 848/2003, come integrati con DGR 723/2013, risultano compatibili con la pianificazione di bacino, senza espressione di parere da parte dello Scrivente. È necessaria peraltro l'adozione degli accorgimenti atti ad evitare possibili danni o allagamenti in occasione di eventi di piena con tempo di ritorno duecentennale, nonché l'adozione di idonee misure di protezione civile per l'accesso del personale dedicato alla manutenzione, di competenza comunale.

Si dà atto inoltre che è stato inserito un elaborato con la previsione delle misure di protezione civile con indicazioni e prescrizioni per l'esercizio della infrastruttura in caso di allerta meteorologica, la cui attuazione e eventuale precisazione di maggior dettaglio rientra nelle competenze del Comune.

Per quanto riguarda la cantierizzazione si rileva, data anche l'estensione dell'opera pari a quasi 7 km, la previsione di ampie aree di cantiere all'interno del greto del T.Bisagno, che dovranno comunque essere oggetto di autorizzazione idraulica ex R.D. 523/1904. Si prende atto che nella relazione prodotta si specifica che la cantierizzazione impatterà sul corso d'acqua per la realizzazione delle pile in fregio all'alveo, e opere di attraversamento della copertura e il nuovo ponte a monte di Brignole, e non per altre opere, e che il dettaglio è rinviato alla fase della progettazione esecutiva. Si ricorda, in ogni caso, che in caso di diramazione di qualunque stato di allerta meteorologica o di eventi intensi a carattere locale, con innalzamento dei livelli idrici, anche in assenza di allerta, dovrà essere completamente sgomberato il greto.

Si deve osservare, infine, che la documentazione prodotta non risulta esaustiva al fine del rilascio delle autorizzazioni di competenza, le quali, si ricorda, sono relative a tutte le opere in alveo, quelle interferenti con gli argini e quelle ricadenti nella fascia di inedificabilità dall'alveo. Si anticipa pertanto che per la conclusione della fase autorizzativa in sede di conferenza dei servizi, dovendo disporre di elaborati progettuali di adeguato dettaglio, è necessario predisporre almeno i seguenti approfondimenti, peraltro già indicati nelle precedenti richieste:

- Integrazione della relazione idraulica con dati e valutazioni tecniche che consentano di accertare, come previsto dalla normativa vigente, che le aree interessate dalla nuova infrastruttura non risultino necessarie al ripristino del corretto deflusso del corso d'acqua, nel rispetto della pianificazione di bacino, individuando quali siano gli interventi ancora necessari per la sistemazione definitiva del t. Bisagno con la eliminazione delle aree inondabili residue post-scolmatore e dimostrando che la nuova infrastruttura non impedisca la realizzazione di altri interventi ed in particolare dell'adeguamento dei ponti.
- Produzione di elaborati progettuali di adeguato dettaglio, relativamente a tutte le opere interessanti l'alveo e gli argini, con produzione (anche per tratti omogenei) delle sezioni e

prospetti in corrispondenza delle pile laddove andranno a sostituire l'arginatura, quotate e con indicazione di stato attuale e di progetto, in particolare laddove presentino caratteristiche peculiari, quali ad esempio i tratti in cui sono presenti sbalzi sul corso d'acqua, in corrispondenza di piazzale Marassi e piazzale Garrassini dove sono previste demolizioni, nonché le stazioni, specificando, in planimetria, i tratti oggetto di interventi di demolizioni e ricostruzioni e gli aggetti con relative quotature;

- sezioni specifiche per le stazioni, per evidenziare il posizionamento delle scale e gli eventuali aggetti, con indicazione delle altezze e dei franchi idraulici, rispetto all'altezza degli argini e del pelo libero;
- planimetria, nell'elaborato MGE1PRLVGENCOMK001_00_C, con indicazione delle sezioni, georiferita su ortofoto o CTR;
- relazione che illustri i sistemi di ancoraggio delle pile ai muri esistenti, al fine di garantire la piena efficienza degli argini, e le modalità di intervento in caso di demolizione e ricostruzione dei tratti di tombinatura in corrispondenza dei piazzali Marassi e Garrassini;
- integrazione della tavola con indicazioni delle aree demaniali (MGE1PRLVESPCOMT001-00_A) con una relazione di sintesi e di illustrazione di quanto riportato nella tavola, indicando con chiarezza la sovrapposizione delle aree di demanio idrico con l'opera (distinguendo la parte sbalzo e la parte a terra) e le aree di cantiere;
- elenco dei soggetti ricadenti in aree afferenti al demanio idrico che devono essere oggetto di sgombero, corredato da cartografia, CTR e catastale, con indicazione delle aree e delle tempistiche previste per la messa a disposizione.

Si ricorda che, per quanto concerne l'interferenza delle opere a progetto con il cantiere dello scolmatore, oggetto del parere di competenza ex art 17bis delle NdA del piano di bacino, dovranno essere ottemperate le prescrizioni indicate dalla Struttura Commissariale di Governo per il Contrasto del Dissesto Idrogeologico nella Regione Liguria.

Distinti saluti.

LA DIRIGENTE
(Ing. Cinzia Rossi)

Firmato digitalmente da: CINZIA ROSSI
Regione Liguria
Firmato il: 29-02-2024 17:31:34
Certificato valido dal 11-06-2023 al 11-06-2026

\\Regione.liguria.it\cartografia\DifesaSuolo\DSGE\Conferenze_Servizi\2024\Genova\GCS003171_VIA_skymetro\GCS003171_contrVIA_feb2024.doc