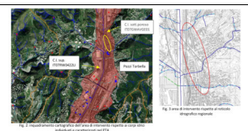
Ente	Prot.	Parere e osservazioni	Parere e prescrizioni/richieste integrative per approvazione PFTE	Controdeduzioni Progettisti / RUP	Rif. elaborato/doc. progettuale oggetto di revisione - nuovo documento	Rif. elaborato/doc. progettuale già presentato
REGIONE LIGURIA Direzione Generale Agricoltura Aree Protette e Natura	Prot-2026-60588	Dall'esame della documentazione presentata, per quanto riguarda le componenti della biodiversità, visto che il progetto si svilupperà in un'area completamente urbanizzata, non si prevodono impatti su habitat, flora e fauna; pertanto, non si evidenziano potenziali pressioni o minacce che richiedano l'attenzione dello scrivente Settore.		n.a.		
REGIONE LIGURIA DIREZIONE GENERALE AMBIENTE Settore Gestione integrata dei Rifiuti	Prot-2026-0067180	Si ricorda che la gestione delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti rientra nell'ambito di applicazione del DPR 120/2017, precisamente al titolo II, capo II relativo ai cantieri di grandi dimensioni, per il quale è necessario produrre un piano di utilizzo delle terre e rocce. Pertanto, si chiede di identificare prima dell'inizio dei lavori i quantitativi di materiale che verrà gestito secondo il regime sottoprodotti e di produrre un piano di utilizzo secondo l'art. 9 del DPR 120/2027.		n.a.	P0_SIAM_AMB_R_007_0	
		Per quanto riguarda le opere di demolizione e la gestione dei rifiuti prodotti nella fase di cantiere non si rilevano criticità/osservazioni al riguardo.		n.a		
REGIONE LIGURIA DIREZIONE GENERALE AMBIENTE Settore Ecosistema Costiero e Acque	Prot-2026-0069511		Dal punto di vista della compatibilità con il vigente Piano regionale di Tutela delle Acque – PTA, non si è trovato un riferimento specifico nella documentazione disponibile, con un inquadramento dell'opera e dei potenziali impatti in fase di esercizio ed in fase di cantiere, rispetto ai corpi idrici superficiali e sotterranei potenzialmente interessati. Il tracciato, infatti, pur snodandosi su sedime ferroviario, interessa il corpo idrico sotterraneo di tipo poroso individuato e caratterizzato nello stesso PTA denominato Polcevera_ IT07GWAVGE01. Inoltre, il tratto in questione corre in sponda sinistra del T. Polcevera 2(codice IT07RW0422LI) all'altezza della confluenza nella piana del T. Torbella. In tale zona sono presenti derivazioni idriche ad uso potabile come risulta dal database regionale alla data del 3/2/2026 e come evidenziato nella successiva Fig. 2. Anche nella relazione geologica (elaborato P0_SIGI_GEO_R_001_0) si legge infatti che sono censiti *"tre pozzi per acqua lungo la piana alluvionale in sinistra idrografica del Torrente Polcevera poco a sud della confluenza del Torrente Torbella, a circa 150m ovest del tracciato di progetto. I tre pozzi per acqua, gestiti da IREN Acque S.P.A. di recente costruzione (concessioni datata 2016), hanno portate comprese fra 40-45 l/s"*. **Risulta, quindi, necessario un approfondimento relativamente a tali aspetti meglio localizzando le aree e le tipologie di intervento rispetto ad eventuali interferenze con pozzi /derivazioni. Occorre, infatti, tenere conto delle aree di salvaguardia individuate ai sensi dell'articolo 94 del Dlgs 152/2006 e dei criteri di cui all'articolo 21 delle Norme di attuazione del Piano di Tutela delle Acque.**	Nell'elaborato P0_SIAM_AMB_R_001, si sono integrate considerazioni sulla compatibilità del progetto rispetto al PTA (§6.2.2.5.3.4).	P0_SIAM_AMB_R_001_4	
			 Fig. 2 Stralcio/estratto cartografico dell'area di intervento rispetto ai corpi idrici individuati e caratterizzati nel PTA Fig. 3 area di intervento rispetto al vincolo idrogeologico regionale		
			Si precisa preliminarmente che l'intervento in oggetto non rientra tra le attività vietate nella zona di rispetto di cui sopra, ma il Piano di Tutela delle Acque, per quanto riguarda i criteri di individuazione delle aree di salvaguardia nel caso di opere viarie e ferroviarie, individua la necessità di provvedere ad un'adeguata sistemazione delle reti di drenaggio superficiale. **A tal proposito, in base a quanto descritto nella documentazione, parrebbe che il sistema di drenaggio delle acque meteoriche recapiti in corpo idrico superficiale e/o fognatura, ma si ritiene necessario che venga presentata una descrizione di dettaglio a tale riguardo, evidenziano modalità di gestione e recapito delle acque meteoriche a salvaguardia dei corpi idrici, superficiali e sotterranei, e di eventuali pozzi ad uso potabile.**	Nell'integrazione all'elaborato P0_SIAM_AMB_R_001, si è dato maggior dettaglio circa le logiche della gestione delle acque meteoriche (§6.2.2.5.6).	P0_SIAM_AMB_R_001_4	
			In merito alla possibile interferenza delle opere fondazionali sul corpo idrico sotterraneo, la RELAZIONE GEOLOGICA riporta che: *Tenuto conto delle caratteristiche litologiche dell'acquifero alluvionale e del livello medio di falda (profondità falda maggiori di 8m dal p.c.) nell'area del tracciato, con riferimento alle dimensioni ed interassi dei pali e micropali previsti per le fondazioni delle tre opere d'arte principali (scavalco torrente Torbella, scavalco via Pisoni, scavalco via Rossini), non si prevedono particolari effetti sull'assetto idrogeologico dell'area in esame, come modifiche direzionali e innalzamenti critici del livello di falda ;* mentre nel Piano di monitoraggio – PMA (elaborato P0_SIAM_AMB_R_004_3_PMA) si legge: *"Infine, non è presente nel testo ma potrebbe essere oggetto di eventuale integrazione il monitoraggio di impatti sulla falda acquifera. Ma tale aspetto potrà essere stabilito solo in tempi successivi, perché riguarda solo gli interventi per i pali di fondazione dei nuovi muri realizzati. La lunghezza di tali pali, non ancora stabilita, potrebbe arrivare a interferire con la quota di falda e i materiali impiegati per la realizzazione potrebbero inquinare l'acqua; in tal caso ne potrebbe nascere la necessità di un monitoraggio specifico."* **Occorre che vengano meglio specificate le caratteristiche fondazionali e le relative ipotesi di monitoraggio della falda, anche tenendo conto del fatto che uno dei pozzi citati costituisce punto di monitoraggio della rete regionale la cui funzionalità dovrà essere mantenuta.**	Nell'integrazione dell'elaborato P0_SIAM_AMB_R_004, si è tenuto conto dell'osservazione, prevedendo un monitoraggio a tutela dei pozzi presenti. Inoltre, i pali saranno incamiciati, escludendo l'interazione dei fanghi bentonitici con la falda.	P0_SIAM_AMB_R_004_4	P0_SIGI_GEO_R_001_0
			Si chiede pertanto, a fronte di quanto sopra meglio dettagliato, che venga prodotto un approfondimento riguardante gli impatti generati dall'opera sulla matrice "acque", con riferimento al vigente Piano di Tutela delle Acque, sia in fase di esercizio sia in fase di cantiere, con particolare riguardo a quanto sopra rappresentato relativamente ad eventuali interferenze con pozzi/derivazioni e siti di monitoraggio della rete regionale, nonché modalità di gestione e trattamento degli eventuali reflui generati.	Si è integrata la documentazione di cui alle righe precedenti con gli aspetti evidenziati.		
REGIONE LIGURIA DIFESA SUOLO GENOVA	Prot-2026-0070213	Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo ponte in attraversamento del T.Torbella, che necessita di autorizzazione idraulica ex RD 523/1904 e di concessione demaniale ex Reg.Reg. n.7/2013, che presenta franco idraulico conforme alle norme rispetto al livello idrico associato alla piena con tempo di ritorno duecentennale e con spalle poste a distanza dalle opere arginali, dovendo peraltro preservare le viabilità comunali esistenti lungo le due sponde, via Rossini e Passo Torbella: il nuovo ponte a progetto risulta compatibile con l'intervento di sistemazione del corso d'acqua sopra richiamato. Le spalle ed una parte modesta del rilevato, strettamente connesso alla realizzazione del ponte di attraversamento del T.Torbella, ricadono in area P3, senza tuttavia influire in modo significativo essendo in ombra al rilevato ferroviario. Si osserva a tal proposito, ai sensi dell'art. 5, comma 2 lett e) del regolamento regionale 1/2025, in 'Aree a pericolosità da alluvione fluviale elevata P3' è ammessa la realizzazione di opere di attraversamento.	relazione in merito alla compatibilità della cantierizzazione del presente progetto con i lavori avviati di sistemazione del rio Torbella;	Allo stato attuale, dall'esame dei rispettivi cronoprogrammi e dal confronto con i responsabili del procedimento, emerge che la realizzazione delle opere avverrà prevalentemente in una fase successiva al completamento dei lavori sul Torrente Torbella. Si veda il dettaglio al §6.2.1.1.7 dell'elaborato P0_SIAM_AMB_R_001.	P0_SIAM_AMB_R_001_4	
			elaborati progettuali di dettaglio, planimetria e sezioni, quotati, relativamente agli interventi previsti in fascia di inedificabilita assoluta del rio Torbella, pari a 10 m ai sensi del RR 3/2011;	Le spalle del Ponte sul Torbella rispettano la distanza minima di 10 m dagli argini dell'alveo pertanto non ci sono opere definitive realizzate in quella fascia		
			planimetria con indicazione dei limiti catastali e quantificazione dell'area demaniale occupata sia con opere permanenti, quali il ponte sul rio Torbella, sia eventualmente con opere di cantierizzazione;	Si recepisce	P0_EGES_ESP_D_002_2	
		La stazione di Rivarolo presenta un grande atrio, ottenuto scavando il rilevato ferroviario, diviso in una parte destinata a locali tecnici ed una per l'afflusso dell'utenza, con bagni pubblici ed il box per il personale di servizio, ed il piano banchina a quota del piano ferro. L'atrio è collegato con via Rossini e con il parcheggio di interscambio di via Pisoni tramite accessi sopraelevati: si rileva che, per quanto l'atrio non ricada in area inondabile, se non per una minima porzione in relazione alla scala della mappatura della pericolosità da alluvione fluviale del PGRA, gli accessi a progetto lo mettono in collegamento con aree soggette a pericolosità elevata P3 del PGRA, per cui trova applicazione l'art. 14, comma 1, lett. a) del Reg.Reg. 1/2025. Il Comune è pertanto tenuto a verificare, anche sulla base di eventuale documentazione tecnica, che gli interventi non comportino variazioni nelle condizioni di pericolosità da alluvione, anche adottando adeguati accorgimenti tecnico costruttivi.		A questo proposito si faccia riferimento a quanto specificato al par. 4.3 della "Relazione idrologica e idraulica" (P0_SIID_IDR_R_001_3) e al par. 3.6.2 "Gestione delle emergenze in caso di allerta meteo" della Relazione Generale (P0_EGDG_GEN_R_002_3)	P0_SIID_IDR_R_001_3	P0_EGDG_GEN_R_002_3
		Si evidenzia che nel Voto n. 3/2322 del Provveditorato Interregionale OO.PP per il Piemonte, la Valle d'Aosta e la Liguria, pervenuto al Comune e trasmesso in allegato alla citata nota assunta a prot-20260034171, sono stati oggetto di osservazione gli aspetti di cui sopra, in relazione sia alla presenza del rilevato connesso alle spalle del ponte in are P3/P2, sia alla prevista riperimetrazione delle aree inondabili, prospettando in particolare la necessità di invio del progetto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici qualora la riperimetrazione non sia in vigore al momento della verifica del progetto, ovvero nel caso in cui le opere previste non siano conformi alla nuova perimetrazione. Alla luce di quanto sopra esposto, per quanto di competenza, l'intervento previsto non risulta incompatibile con la normativa regionale vigente pur a determinate condizioni di gestione del rischio. Peraltro, qualora ad avviso di codesto Comune si verifichino le condizioni per la richiesta di parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel corso del procedimento di conferenza dei servizi già avviato, tenuto anche conto del procedimento ex art 38 d.lgs 36/2023, si ricorda che non potranno essere rilasciate autorizzazioni/pareri prima dell'espressione del Consiglio Superiore stesso _	Chiarimenti in merito all'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il cui esito sarebbe vincolante per il rilascio delle autorizzazioni/pareri di competenza;	Con nota Prot.n. 0083146.U del 20/02/2026 il Comune di Genova ha chiarito la sua posizione in merito alla possibilità di richiedere il parere del CSLLPP, così come prospettata nel voto dell'adunanza del CTA del 16/12/2025,precisando quanto segue. In data 2 luglio 2025, con nota prot. n.0323613.U a firma del RUP dell'intervento "Opere di adeguamento idraulico del tratto tombinato di valle del rio Maltempo, affluente del torrente Polcevera", è stata avviata su richiesta del Comune di Genova la procedura di approvazione della riperimetrazione preventiva ad efficacia sospesa per le aree circostanti il tratto Terminale del Torrente Torbella. Tale procedura risulta attualmente in corso di adozione ai sensi dell'art. 3 dell'Accordo Regione Liguria – Autorità di Bacino distrettuale, ai fini della fase pubblica. Dal momento che le opere di prolungamento della metropolitana sono conformi alla nuova perimetrazione, che prevede tiranti duecentennali nulli nelle aree interessate dalla nuova infrastruttura (in fase di cantiere e ad opera finita), e considerato che la verifica del progetto verrà effettuata immediatamente dopo la conclusione del procedimento autorizzativo in corso, si prevede che la procedura di riperimetrazione preventiva sopra menzionata venga completata prima dell'avvio della verifica del progetto e che non sussista pertanto la necessità di ricorrere al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.		
		Si rileva che dalla documentazione relativa alla cantierizzazione emerge che il campo base potrebbe interessare una particella afferente al demanio idrico, mapp. 511, fg 25, sez. D del NTC, già in concessione alla societa Autostrade per la realizzazione di opera pubblica, disponibile pertanto solo qualora quest'ultima presenti formale rinuncia.	Stralcio del mappale 511, fg. 25, sez. D del NTC dall'area del campo base, ove lo stesso interessi effettivamente la citata particella, o presentazione di assenso della Soc. Autostrade a rinunciare alla concessione demaniale prima dell'inizio dei lavori	L'area di cantiere è stata rimodulata in modo da escludere il mappale 511 dal campo base	P0_EGES_ESP_D_002_2 P0_CSCN_CAN_D_002_2	
			Esaminata la documentazione presentata dal proponente, con riferimento alla componente rumore (elaborato MPOSIAMAMBR003), si rileva che per caratterizzare i dati di input del modello di simulazione sono stati utilizzati i valori emissivi dei rotabili forniti dal produttore, espressi con il descrittore Leq,Tp,(vedi tabella pag. 23 del documento), che si presuma si riferisca alla misura effettuata nel tempo di passaggio di un treno, ma di cui non si forniscono dettagli. Si richiede pertanto di specificare il tempo di transito considerato.	Il parametro richiesto è stato specificato nell'elaborato P0_SIAM_AMB_R_003. E' pari a 12 secondi.	P0_SIAM_AMB_R_003_4	
			Per quanto riguarda le misure di mitigazione previste, tenuto conto del contesto densamente abitato in cui si inserisce la nuova linea, si chiede di integrare la descrizione delle barriere antirumore con uno studio di dettaglio per i ricettori più critici: per gli edifici immediatamente prospicienti la nuova infrastruttura, dovranno essere indicate le distanze rispetto alla facciata di tali ricettori, dando evidenza della effettiva installabilità delle barriere in progetto, tenendo conto delle esigue distanze in gioco.	Distanza minima accertata (pari a 5,5 m): non ci sono problemi relativamente all'installabilità. Il testo è stato integrato coerentemente.		

Ente	Prot.	Parere e osservazioni	Parere e prescrizioni/richieste integrative per approvazione PFTE	Controdeduzioni Progettisti / RUP	Rif. elaborato/doc. progettuale oggetto di revisione - nuovo documento	Rif. elaborato/doc. progettuale già presentato
REGIONE LIGURIA Direzione Generale Ambiente Settore Ecologia	Prot-2026-0076540		Per quanto riguarda la matrice aria in fase di cantiere, nello Studio di impatto ambientale vengono riportati i risultati della valutazione eseguita nell'ambito del procedimento di PAUR per il prolungamento della metropolitana nel tratto Brin-Canepari. Nelle mappe con le curve di isoconcentrazione per PM10 e NOX, relative a tale progetto, vengono indicati tre nuovi recettori, che però non risultano essere stati inseriti in un nuovo modello. A tali recettori vengono infatti attribuiti valori di concentrazione di PM10 e NOX che erano stati calcolati per il tratto Brin-Canepari nei recettori R1, R3 e R6. Poiché la fase di cantiere, considerate le lavorazioni previste e il contesto densamente abitato in cui si colloca l'infrastruttura, è potenzialmente critica per la diffusione in atmosfera di inquinanti quali polveri e NOX, si chiede che la documentazione venga integrata con una relazione di previsione del potenziale impatto delle emissioni in atmosfera che comprenda quanto segue: • individuazione e localizzazione delle attività che producono emissioni diffuse o puntuali in atmosfera; • individuazione dei recettori e della loro distanza dalle sorgenti di emissione; • stima delle emissioni di tutti i mezzi utilizzati (emissione allo scarico degli autocarri e delle macchine operatrici) ed interferenze su strade suscettibili al traffico; • stima delle emissioni di polveri prodotte dalle attività di cantiere e della loro durata; • valutazione con il supporto di modelli per la stima della qualità dell'aria, dell'impatto sulla qualità dell'aria e sulla popolazione potenzialmente interessata (recettori), tenuto conto della capacità di carico del contesto in cui è inserito il progetto e del cumulo o interferenze con altri progetti esistenti; • descrizione dei sistemi di controllo o abbattimento delle emissioni che si intendono adottare ed eventuali sistemi di monitoraggio.	- Si è aggiunta una parte relativa alle attività che producono emissioni diffuse o puntuali. - Sono precisati meglio i ricettori e le relative distanze dal cantiere. - Considerazioni su emissioni aggiunte con particolare riguardo al fatto che per il cantiere si dovranno applicare i criteri CAM, secondo i quali i dati di emissione saranno significativamente più bassi di quelli impiegati per il modello. - La stima delle emissioni di polveri è stata svolta utilizzando i dati delle simulazioni svolte dettagliatamente per la tratta antecedente (Brin-Canepari). Visto che la struttura urbana e le distanze dei ricettori dal cantiere sono pressoché identiche, si è scelta questa modalità di stima, ottenendo dati affidabili, come spiegato nel testo. Per quanto riguarda la durata, le operazioni più polverulente si limiteranno a 5 mesi al massimo. - Non si è effettuata una nuova analisi modellistica ma si sono adattati gli esiti dell'analisi svolta per la tratta Brin-Canepari, data l'assenza di sovrapposizione degli effetti con altri cantieri nell'area. - E' stato introdotto un paragrafo con indicazioni sul controllo e abbattimento delle emissioni, facendo rimando al già citato guadagno conseguente all'adozione dei criteri CAM. Per il monitoraggio esiste il piano, in un documento dedicato (P0_SIAM_AMB_R_004).	P0_SIAM_AMB_R_001_4	
Autorità di Bacino Distrettuale dell'AppenninoSettentrionale	Prot-2026-0077161	Si rileva che per la tipologia di intervento in esame la vigente pianificazione di bacino non prevede parere o nullaosta di questo ente; per il caso in esame deve essere cura del proponente predisporre il progetto dell'opera in coerenza con la suddetta pianificazione.		n.a.		
		Per il procedimento in oggetto si precisa quanto segue: - Relativamente al PGRA si riscontra che l'accesso alla nuova stazione di Rivarolo è previsto su via Rossini che risulta posta in area classificata a pericolosità da alluvione elevata "P3"; nel prendere atto che la quota dell'atrio stazione risulta sopraelevata rispetto al piano stradale di via Rossini, si ricorda comunque che nelle aree P3 il PGRA ammette gli interventi attuati in condizione di "gestione del rischio" secondo le vigenti normative regionali (Regolamento Regionale 20 Giugno 2025, n. 1); - Relativamente al PAI Dissesti, l'area oggetto di intervento risulta esterna alle aree classificate a pericolosità da dissesti di natura idrogeologica elevata o molto elevata; - Relativamente al PGA l'area oggetto di intervento è interessata dalla presenza del Corpo idrico sotterraneo "Polcevera" che presenta stato quantitativo "Scarso" (con obiettivo "Buono" al 2027) e stato chimico "Non Buono" (con obiettivo "Buono" al 2027). Si ricorda che, ai sensi del PGA, le opere in progetto non dovranno recare pregiudizio agli stati di qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei individuati dal medesimo Piano; per l'approfondimento di tali aspetti si rimanda anche alla consultazione del Cruscotto di Piano (https://pdgadj.appenninosettentrionale.it /DSBhome/). Qualora l'intervento comporti il rilascio/rinnovo di concessione di derivazione di acque pubbliche, si ricorda che dovrà essere richiesto il parere di questo ente previsto dall'art. 7 del TU 1775/1933, così come modificato dall'art. 3 del D. Lgs. 275/1993 e dall'art. 96 del D. Lgs. 152/2006.		A questo proposito si faccia riferimento a quanto specificato al par. 4.3 della "Relazione idrologica e idraulica" (P0_SIID_IDR_R_001_3) e al par. 3.6.2 "Gestione delle emergenze in caso di allerta meteo" della Relazione Generale (P0_EGDG_GEN_R_002_3)	P0_SIID_IDR_R_001_3	P0_EGDG_GEN_R_002_3
ARPAL	Prot-2026-0077273	**Biodiversità** In merito alla tematica si rimanda al documento in allegato alla presente, denominato "Allegato_1_V483_CanepariRivarolo_Biodiv_signed", che evidenzia come l'area interessata risulti, per la quasi totalità, priva di elementi di rilevante interesse conservazionistico; il documento riporta gli accorgimenti necessari utili a prevenire possibili ricadute indirette con riferimento agli interventi connessi all'attraversamento del torrente Torbella. **Allegato_1_V483** L'area interessata dall'intervento risulta, per la quasi totalità, collocata in contesto antropizzato e priva di elementi di rilevante interesse conservazionistico. Sebbene l'attraversamento del torrente Torbella avvenga in un tratto posto a valle rispetto alla Tappa di attraversamento, non è possibile escludere possibili ricadute indirette, in particolare, in relazione alla potenziale diffusione di specie vegetali aliene invasive già presenti nell'area (es. Robinia pseudoacacia, Ailanthus altissima). In tale contesto, qualora siano previste movimentazioni di terreno in prossimità del corso d'acqua, si raccomanda l'adozione di tutti gli accorgimenti necessari a prevenire tali fenomeni, con particolare riferimento alla corretta gestione, raccolta e smaltimento delle eventuali risulte vegetali.		Trattandosi di un'attività operativa (rimozione di piante aliene) da attenzionare in fase di cantiere, si prevedrà un'apposita prescrizione nel Piano Ambientale di Cantiere che deve essere prodotto per l'appalto. Tale prescrizione si applicherà a ogni ambito del cantiere, anche per quei periodi nei quali il cantiere occuperà in parte l'alveo del torrente Torbella o aree a lui prossime, inclusa raccolta e smaltimento di eventuali risulte vegetali. Analogamente si prescriverà che per tutti i cumuli di terra, anche provvisori, si preveda di evitare l'attecchimento di piante e si provveda alla rimozione immediata.		
		Acque superficiali interne Il tracciato di prolungamento della metro (circa 0,7 km) si pone a cavallo del bacino del Torrente Torbella, ove è previsto un viadotto. È stato considerato il tracciato reticolo idrografico (Carta del Reticolo Idrografico Regionale di cui alla D.G.R. 507 del 21.06.19) dal quale risulta che l'unico bacino del reticolo principale interferente con la nuova infrastruttura è rappresentato dal Torrente Torbella, affluente di sinistra del Polcevera. Riguardo alle opere che incidono sul T. Torbella, il progetto non prevede alcuna pila di ponte che cada nell'alveo, ma sono previste la riprofilatura dell'alveo del torrente nel suo tratto terminale prima dell'immissione nel T. Polcevera e interventi di protezione delle opere spondali. Sono correttamente considerate le possibili interferenze in fase di cantiere: - sversamenti accidentali di liquidi inquinanti per cui le misure individuate per evitare/ridurre gli impatti prevedono kit di pronto intervento contenenti panne assorbenti e simili, vasche di contenimento in corrispondenza dei punti di manutenzione, contenitori di oli lubrificanti posizionati su vasche di contenimento a tenuta stagna; - la verniciatura verrà effettuata all'interno di idonee capannine, equipaggiate in maniera tale da contenere ai lati e alla base la vernice spruzzata. Il T. Torbella, per la ridotta entità del bacino drenante, non rappresenta un corpo idrico significativo ai sensi del Piano di Tutela delle Acque; esso si immette nel corpo idrico "T. Polcevera 3+4", facente parte della rete dei corpi idrici significativi e pertanto monitorati ai sensi del D.Lgs 152/06; in base ai risultati della Classificazione intermedia 2020-2022, il corpo idrico "T. Polcevera 3+4" risulta con Stato Ecologico Sufficiente e Stato Chimico Non Buono. Considerato quanto sopra rilevato, vista l'entità dell'opera e il fatto che ricade su un'area fortemente antropizzata, si prende atto delle misure di cantierizzazone, che se messe in atto correttamente, si ritengono sufficienti a prevenire eventuali effetti sulle acque superficiali.		n.a.		
			Acustica In riferimento all'elaborato (MGE1PFL2AMBCOMR00400A Studio acustico e vibrazionale), si ritiene utile, ai fini delle valutazioni sull'impatto acustico, che quanto riportato nella documentazione venga completato con le informazioni di seguito riportate. 1. Per quanto riguarda i dati di input al modello (pag. 20) si chiede di esplicitare e definire il tempo di transito di ogni singolo evento capace di produrre i valori di LeqA pari a 82,3 dBA (II generazione) e 81,3 dBA (III generazione). 2. Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche della barriera acustica (pag. 21 e segg.) si chiede di esplicitare: - le caratteristiche fonoisolanti e fonoassorbenti della struttura, chiarendo se per l'emissione acustica è stato considerato solo il contributo attraverso la fessurazione in alto oppure anche quello attraverso la struttura; - se, nel caratterizzare l'emissione acustica, è stata considerata anche la riverberazione all'interno della struttura barrierata. In relazione all'elaborato del piano di monitoraggio (PO_SIAM_AMB_R_004_3 Piano di Monitoraggio Ambientale), i contenuti relativi all'inquinamento acustico si ritengono adeguati.	1. Si è precisato il tipo di veicolo considerato nel modello. 2. Si è fatta una aggiunta ad hoc nel paragrafo 2.5.2.	P0_SIAM_AMB_R_003_4	
			CEM- Inquinamento elettromagnetico In merito alla tematica, i documenti "P0_ICIE_IEL_R_001_1" e "P0_IFIA_IAL_R_001_1" riportano la presenza di cabine di trasformazione. La documentazione risulta carente con riferimento alle valutazioni previste dal D.M. 29 maggio 2008 relativamente al calcolo delle distanze di prima approssimazione, ed è sprovvista della destinazione d'uso degli spazi nell'intorno delle stesse cabine di trasformazione. Alla luce di quanto sopra, al fini della formulazione di un contributo, è necessario integrare la documentazione.	Viene integrata la relazione con calcolo delle DPA	P0_ICIE_IEL_R_001_2	
					P0_IFIA_IAL_R_001_2	
		Terre e Rocce da Scavo e gestione materiali Per la tematica si rimanda integralmente al documento in allegato alla presente "allegato_2_trs_ARPAL.PROT INTERNO.2026.0000123", che fornisce indicazioni ai fini della gestione dei materiali originati dall'intervento in coerenza con la normativa vigente ed evidenzia la necessità di presentare il Piano di Utilizzo ai sensi del DPR 120/2017 ai fini della gestione delle terre e rocce come sottoprodotti.	**PROPOSTA DI RICHIESTA INTEGRAZIONI/CHIARIMENTI/OSSERVAZIONI Allegato_2** Visto quanto sopra si evidenzia quanto di seguito elencato: a) Le indagini eseguite per la tratta Brin-Canepari, i cui punti di campionamento sono riportati in Fig. 5.1, non si ritengono rappresentative del tratto Canepari-Rivarolo. Solo il punto MIF6 ricade nella tratta Canepari_Rivarolo, prelevato per l'effettuazione della classificazione come rifiuto delle terre e rocce da scavo. Si ritengono invece rappresentative le indagini di cui alla figura 5.3. Con riferimento al successivo punto b), si evidenzia che la tipologia di caratterizzazione svolta deve essere rivalutata alla luce della presentazione del Piano di Utilizzo; b) In merito alla gestione delle terre e rocce viene specificato che verranno gestite come sottoprodotto la maggior parte di quelle ricadenti nell'area del rilevato mentre saranno gestite come rifiuti non pericoloso quelle ricadenti al di fuori del rilevato. Si precisa che per poter gestire le terre e rocce da scavo come sottoprodotto ai sensi del DPR 120/17, essendo il progetto sottoposto a VIA ed il volume di terre e rocce prodotte è superiore ai 6.000mc, il proponente, prima della conclusione del procedimento di VIA dovrà presentare un piano di utilizzo così come definito all'art. 9 del DPR 120/17. Il piano di utilizzo dovrà essere redatto secondo quanto indicato nell'allegato 5 dello stesso decreto. Nel Piano di utilizzo dovranno essere esplicitati i quantitativi di terre e rocce gestite come sottoprodotti e quelle gestite come rifiuti. c) In merito alla gestione del ballast ferroviario si evidenzia che lo stesso potrà essere gestito solo come rifiuto speciale e non potrà essere riutilizzato come materiale al di fuori del cantiere come invece riportato nel piano gestione materie.	a) Nella revisione dell'elaborato P0_SIAM_AMB_R_006, si è rivista la classificazione dei materiali di risulta considerando gli esiti delle indagini condotte sulla tratta Canepari-Rivarolo. b) è stato redatto l'elaborato P0_SIAM_AMB_R_007 Piano di utilizzo dei materiali di scavo ai sensi del D.P.R. 120/2017. c) L'osservazione è stata recepita nell'elaborato P0_SIAM_AMB_R_006.	P0_SIAM_AMB_R_001_4_–	
			 Figura 5.3: Mappa dei punti oggetto di indagine.		P0_SIAM_AMB_R_006_3	
					P0_SIAM_AMB_R_007_0	
		Qualità Aria Per quanto riguarda la qualità dell'aria, dall'esame della documentazione presentata ed in particolare di: • Studio di Impatto Ambientale (file P0_SIAM_AMB_R_001_3.pdf) • Piano di monitoraggio ambientale (file P0_SIAM_AMB_R_004_3.pdf) • Relazione di cantierizzazione (file P0_CSCN_CAN_R_001_1.pdf) • Cronoprogramma (file P0_CSCN_CAN_D_022_1.pdf) Gli impatti sulla qualità dell'aria sono limitati alla fase di realizzazione dell'intervento (corso d'opera), per l'emissione di polveri e di ossidi di azoto prodotti dalle attività di cantiere. Nel SIA (pag.70) viene riportato che il presente intervento presenta molte similitudini con l'analogo intervento di prolungamento della tratta Brin – Canepari, per il quale era stato sviluppato uno studio modellistico di dispersione degli inquinanti: considerate le forti analogie le stime eseguite in precedenza vengono ritenute valide anche per il progetto in esame. A pag. 77 il SIA rimanda per la presentazione dettagliata dell'applicazione del modello all'elaborato del precedente progetto, senza però inserirlo nella documentazione attualmente presentata: sarebbe opportuno che venisse allegato al progetto attuale unitamente alle mappe di isoconcentrazione. Al fine di valutare gli impatti sono stati individuati n. 3 recettori, posti in posizioni analoghe rispetto al cantiere della precedente simulazione e ad essi sono stati associati i risultati della vecchia simulazione (figura 6.16, pag. 77): per poter valutare la sostenibilità di questo approccio è necessario che venga dimostrata l'analogia tra i progetti delle due tratte metropolitane considerate, mettendo a confronto per entrambi tutti gli elementi che determinano le emissioni correlate al cantiere. Per quanto riguarda la valutazione dell'impatto dell'opera, di cui al paragrafo 6.2.1.1.6, si osserva che la concentrazione media annuale di PM10 rilevata nel 2023 nella stazione di Genova - Rivarolo Cervetto è stata pari a 19 µg/m3, non a 64 µg/m3 (che è il valore massimo giornaliero rilevato in quell'anno). Ne consegue che il contributo stimato del cantiere, pari a 7 µg/m3, non risulta di un ordine di grandezza inferiore, da ciò si può desumere che, quanto stimato per il PM10, possa considerarsi significativo rispetto ai valori di fondo. In conseguenza di ciò, a parere della scrivente, si evidenzia la necessità di prevedere le misure di mitigazione più opportune per minimizzare gli impatti.	**Qualità Aria** Alla luce delle valutazioni di cui sopra, si ritiene necessario richiedere le seguenti integrazioni: 1. la presentazione dettagliata dell'applicazione del modello all'elaborato del precedente progetto tratta Brin - Canepari, comprensivo delle mappe di isoconcentrazione 2. la comparazione degli elementi caratterizzanti le emissioni in atmosfera dei 2 progetti, per poter valutare se i risultati della simulazione per la tratta Brin - Canepari siano applicabili alla tratta Brin - Rivarolo con buona approssimazione 3. le misure di mitigazione da mettere in atto per minimizzare gli impatti	L'elaborato P0_SIAM_AMB_R_001 è stato integrato come di seguito: 1. la presentazione dettagliata dell'applicazione del modello alla tratta precedente è stata unita all'elaborato nell'Allegato 2, comprese anche le mappe di isoconcentrazione all'Allegato 3; 2. le considerazioni sulle analogie tra i due progetti sono state maggiormente dettagliate al § 6.2.1.1.4.2; 3. le misure di mitigazione sono state dettagliate al §6.2.1.1.6.	P0_SIAM_AMB_R_001_4	

Ente	Prot.	Parere e osservazioni	Parere e prescrizioni/richieste integrative per approvazione PFTE	Controdeduzioni Progettisti / RUP	Rif. elaborato/doc. progettuale oggetto di revisione - nuovo documento	Rif. elaborato/doc. progettuale già presentato
REGIONE LIGURIA DIREZIONE GENERALE POLITICHE ABITATIVE, TERRITORIO E DEMANIO COSTIERO Unità organizzativa Paesaggio e Demanio Marittimo Servizio Urbanistica	Prot-2026-0083267	Relativamente al profilo della tutela paesaggistica, come in precedenza comunicato con nota prot. IN/2021/10373 del 20.07.2021, l'area di intervento, non risulta assoggettata ad alcun vincolo paesaggistico e pertanto nulla si ha da rilevare in merito.		n.a.		
		In relazione alle competenze in materia urbanistica, in data 26.08.2021 con nota prot. IN/2021/12267 è stato espresso parere del Servizio Urbanistica in merito al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ex art. 19 del D. Lgs n. 152/2006 e s.m. e i. Essendo il progetto attuale sviluppato sulla base di quello presentato all'epoca, si ritiene che si possa ribadire quanto espresso con la citata nota.		n.a.		
Comune di Genova Direzione Ambiente Ufficio Bonifiche e Rifiuti	Prot. 10/02/2026. 0064855	Dalla documentazione presentata l'intervento interessa il prolungamento del tracciato della linea metropolitana di Genova, tratta da Canepari a Rivarolo, ma non ricade in zone interessate da procedimenti di bonifica.		n.a.		
Comune di Genova Direzione di Area Sviluppo del Territoriale Pianificazione Urbanistica	Prot. 10/02/2026. 0065043	Si rappresenta che lo scrivente ufficio ha in capo il procedimento di Conferenza dei Servizi decisoria, in forma semplificata e modalità asincrona, ai sensi dell'articolo 14bis della Legge n. 241/1990, nonché ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 38 del D.lgs. n. 36/2023 di cui alla nota di convocazione del procedimento prot. n. 620236 del 03/12/2025. Il procedimento sopra richiamato ricomprende la procedura ambientale di cui all'oggetto nella quale, per quanto di specifica competenza, non si ravvedono motivi ostativi; più ampie ed esaustive valutazioni verranno esplicitate nell'ambito dell'istruttoria tuttora in corso.		n.a.		
Comune di Genova Area Sviluppo del Territorio Direzione Demanio e Patrimonio	Prot. 29/01/2026. 0045368	Non si ravvisa competenza diretta da parte della scrivente Direzione.		n.a.		
Comune di Genova Direzione di Area Sviluppo del Territorio Ufficio Geologico	Prot. 28/01/2026. 0042564	Dalla lettura della documentazione di progetto si evince che è stata valutata la sostenibilità dell'opera oltre ai diversi impatti sui fattori ambientali, sono state individuate le possibili misure per ridurre, mitigare o compensare gli impatti ed è stato previsto per alcune componenti ambientali un piano di monitoraggio. Lo scrivente Ufficio, nell'ambito della procedura di Conferenza dei Servizi per l'approvazione del PFTE, ha richiesto le seguenti integrazioni tecniche, quale contributo per gli aspetti geologici alle valutazioni ambientali della procedura di VIA.	Esiti delle indagini geologiche/geognostiche di completamento programmate nel documento "Specifica indagini geognostiche e ambientali"	Si recepisce e si aggiornano gli elaborati interessati	P0_SIGI_GEO_R_007_1 P0_SIGS_GTA_R_001_1 P0_SIGS_GTA_D_002_1	
			Attestazione di compatibilità dell'intervento con i manufatti al contorno ai sensi dell'art. 15 delle Norme Geologiche del PUC per gli interventi in area urbanizzata e coerente con il piano di monitoraggio geotecnico e strutturale presentato;	Si recepisce aggiungendo all'elenco elaborati anche l'attestazione di compatibilità	P0_SIGS_GTA_R_004_0	
			Stima idrologica, redatta ai sensi dell'art. 16 delle Norme Geologiche del PUC finalizzata al rispetto di quanto indicato all'art. 14 comma 3 delle Norme Generali Urbanistiche per gli aspetti di Invarianza idraulica e permeabilità ed efficienza idraulica dei suoli relativamente alle aree interessate alla realizzazione della stazione "Rivarolo" e alle aree immediatamente prospicienti la stessa (superficie di circa 1600mq). Detta stima dovrà essere corredata della documentazione propedeutica alla verifica dei calcoli effettuati (planimetrie permeabilità delle aree nella situazione ex-ante ed ex-post, schema delle defluenze con posizionamento e dimensionamento della vasca di laminazione se necessaria, progetto del sistema di laminazione con eventuali allacci agli altri impianti di smaltimento deflussi di linea ed eventuale integrazione della stessa con la vasca REC già prevista.	Si recepisce integrando la "Relazione idrologica e idraulica" (P0_SIID_IDR_R_001_3) con il dimensionamento del sistema di laminazione relativo alla copertura della stazione di Rivarolo in accordo alle indicazioni fornite dal PUC.	P0_SIID_IDR_R_001_3 P0_SIID_IDR_D_004_2	
Comune di Genova Direzione Ambiente UOC Acustica	Prot. 10/02/2026. 0066198	Sulla base della documentazione pervenuta e nel rispetto delle valutazioni tecniche in essa contenuta, vengono fatte le seguenti osservazioni:	Per quanto concerne le mappature acustiche di propagazione sonora, sia in assenza che in presenza d'intervento di mitigazione sonora, l'area di calcolo ha un buffer di 250 m lungo il tracciato della linea metropolitana. L'area di calcolo viene però troncata alle estremità del tracciato, come se il suono si interrompesse di netto al suo termine, in contrasto con le caratteristiche fisiche di propagazione stessa del suono. Dovrebbe essere quindi ampliata l'area di calcolo, considerando un semicerchio di raggio 250 m per ciascuna estremità del tracciato. Come conseguenza dovrebbero essere censiti anche i ricettori che si trovano all'interno dei due semicerchi;	L'ambito di competenza utilizzato per le mappature acustiche è stato definito in funzione del reale esercizio della linea metropolitana. In direzione sud, la linea costituisce la naturale prosecuzione della tratta precedente; di conseguenza, in quel punto la mappa acustica andrebbe teoricamente unita alla mappatura relativa al progetto della tratta precedente, alla quale questa si collega. In direzione nord, invece, è previsto il termine della linea, che verosimilmente rimarrà definitivo, non essendo al momento programmati ulteriori prolungamenti. Da un punto di vista puramente geometrico, avrebbe quindi senso, come indicato nell'osservazione, estendere l'area di calcolo prevedendo un semicerchio di raggio 250 m sull'estremità del tracciato e censire i ricettori ricadenti all'interno di tale area. Tuttavia, nel caso specifico si ritiene che tale estensione risulterebbe eccessivamente cautelativa e non rappresentativa del reale scenario di esercizio. Lo studio di impatto è stato infatti sviluppato assumendo, per semplicità modellistica, una velocità costante dei treni lungo l'intera tratta, includendo anche il tratto terminale. Nella realtà operativa, in prossimità del capolinea i convogli procedono invece a passo d'uomo fino al paraurti, con livelli di emissione sonora pressoché trascurabili. Alla luce di tali considerazioni, la forma attesa delle curve isolivello in corrispondenza dell'estremità di linea non sarebbe in alcun caso assimilabile a un fronte circolare pieno, bensì a un andamento a "cuneo", con livelli che si riducono progressivamente fino a risultare pressoché nulli in prossimità del termine fisico della linea stessa. L'introduzione di un semicerchio di raggio 250 m alle estremità e l'applicazione in quell'area delle stesse condizioni di velocità (e quindi di emissione) assunte per il resto della linea porterebbero quindi a una sovrastima artificiale dell'impatto acustico, in particolare sui ricettori collocati oltre il termine fisico del binario lungo la prosecuzione ideale della linea. In altri termini, il modello attribuirebbe a tali ricettori un livello di esposizione non coerente con le effettive condizioni di esercizio, generando valutazioni previsionali non realistiche rispetto al reale impatto atteso. Per questi motivi l'area di calcolo è stata volutamente limitata lungo la prosecuzione della linea, pur nel rispetto dei principi fisici di propagazione del suono, ma garantendo al contempo che la simulazione rimanga aderente alle effettive condizioni operative dei treni nella zona di termine della linea. Numericamente è possibile dire che oltre il termine della linea i livelli di emissione sonora sono quelli rappresentati in relazione (nulli o pressoché nulli - colore verde in mappa) mentre a lato della linea, in prossimità del termine della linea stessa, i livelli reali saranno compresi fra quelli rappresentati in relazione (che rappresentano il limite massimo) e l'impatto nullo e pressoché nullo.		
			Non è chiaro come è stato tarato il modello. Nel sottocapitolo 2.5.3 si riporta quanto segue: "La taratura del modello avviene mediante il controllo dell'output di calcolo rispetto ai risultati dei rilievi in campo e l'eventuale affinamento dell'input del modello per portare a convergenza il risultato finale". Come è possibile tarare un modello la cui sorgente non è presente, ma deve ancora essere realizzata? Inoltre si afferma che la validazione è stata fatta confrontando misure fonometriche prese dalla Caratterizzazione Acustica Comunale, risalenti a più di 20 anni fa, le quali devono essere verificate, poiché il clima acustico potrebbe essere cambiato;	L'obiettivo dello studio previsionale è sxlo quello di accertare il rumore proveniente dalla nuova infrastruttura metropolitana. Per questo motivo, la taratura è da intendersi esclusivamente relativa al rumore del treno. Infatti, ai §§ 2.5.2 e 2.5.3 si spiega come si è sviluppato un modello di diffusione acustica che ricalcasse con minimo errore il dato di rilievo in campo effettuato sui passaggi dei nuovi treni metropolitani; rilievi svolti dal produttore del treno come validazione del dato di emissione di progetto. In conclusione, la taratura non ha riguardato elementi di diffusione acustica sul territorio interessato, se non per le impostazioni dei parametri di base, i quali sono rappresentativi di un ambito urbano modellato con cartografia tridimensionale e altezze effettive degli edifici.		
			Nella figura 2.5 della VPIA, elaborato P0_SIAM_AMB_R_003_2, viene riportata una sezione del tracciato con le barriere che si chiudono a formare un tunnel parzialmente aperto. Nell'elaborato "P0_ONMT_STR_D_002" sembra però che il tunnel sia chiuso e nell'elaborato "P0_ONMT_STR_D_003" vengono disegnate solo le centine, mentre le barriere fonoassorbenti non sono presenti. Inoltre nello studio di impatto ambientale, elaborato "P0_SIAM_AMB_R_001", si parla di tunnel al paragrafo 6.2.2.3.1, mostrando anche due render del tunnel nelle figure 6.27 e 6.28. Non si comprende quindi se come opera di mitigazione acustica sia stato scelto un tunnel aperto o chiuso. Di conseguenza non è chiaro come le barriere acustiche siano state inserite nel modello di calcolo: come muri verticali o come muri verticali con la presenza di difrattori oppure come tunnel chiusi. Nella VPIA inoltre non vengono riportate le caratteristiche acustiche delle barriere fonoassorbenti inserite nel modello di calcolo;	La sezione della barriera di progetto è curvilinea come indicata in figura 2.11 a pagina 32; nel sw Soundplan lo schermo è stato schematizzato geometricamente con un tratto verticale ed uno obliquo a sbalzo in modo tale da far coincidere il punto di sommità (x=+1,00m da asse binario; y=+4,60m da p.f.). La barriera è stata cioè schematizzata con un tratto verticale di altezza 3,50m più uno sbalzo inclinato di estensione 3,50m (altezza 1,10m e base 3,30m).	P0_SIAM_AMB_R_001_4 P0_SIAM_AMB_R_003_4	 P0_ONMT_STR_D_002_0 P0_ONMT_STR_D_003_0
			Si ritiene importante inserire nella VPIA quanto scritto ai punti 1 e 2 delle note generali degli elaborati P0_ONMT_STR_D_002" e "P0_ONMT_STR_D_003", qui riportati: 1. *Al momento della redazione del presente progetto è in corso il progetto costruttivo della linea ferroviaria Fegino - Campasso. Le opere qui presentate devono essere coordinate con lo stato finale di tale progetto.* 2. *L'ubicazione planimetrica e altimetrica della linea ferroviaria Fegino-Campasso si basa sul Progetto Esecutivo messo a disposizione e va verificato con lo stato di fatto post costruzione di tale linea.*	Nota aggiunta all'elaborato P0_SIAM_AMB_R_003 come suggerito.	P0_SIAM_AMB_R_003_4	P0_ONMT_STR_D_002_0 P0_ONMT_STR_D_003_0
			Nella VPIA sarebbe inoltre opportuno: - riportare il modello di propagazione sonora (numero di riflessioni, distanza di propagazione dei raggi sonori, coeff. di assorbimento del terreno, ecc.); - visualizzare la propagazione del suono anche attraverso mappature verticali, almeno in due sezioni ritenute più critiche dal punto di vista dell'impatto sonoro senza, senza e con mitigazione sonora; - colorare gli edifici in base alla loro destinazione d'uso negli elaborati grafici delle mappature acustiche orizzontali;	Richieste recepite. La richiesta della coloritura degli edifici non è perseguibile in quanto le mappe prodotte in output dal software non sono modificabili, anche in relazione al colore degli edifici.	P0_SIAM_AMB_R_003_4	
			Nel PMA non si comprende quali e quante postazioni di misura verranno considerate in fase di cantiere e in fase di esercizio: in figura 4-4 vengono indicate tre aree per la localizzazione dei punti di monitoraggio nella fase di cantiere, in figura 4-5 vengono indicate due aree per la localizzazione dei punti di monitoraggio nella fase di esercizio. Nell'allegato 1 sono visualizzati tre punti di monitoraggio, che si immagina siano quelli di cantiere, in quanto non esplicitati, che però non corrispondono a quelli proposti in figura 4-4	Nella revisione dell'elaborato P0_SIAM_AMB_R_004, si è adeguato l'Allegato 1, recante la posizione delle postazioni di monitoraggio proposte in fase di cantiere.	P0_SIAM_AMB_R_004_4	
COMUNE DI GENOVA Smart Mobility	Prot. 17/02/2026.0077173	Si ritiene eccessivo il numero di stalli rimossi per garantire l'accesso ai locali tecnici dal parcheggio di via Pisoni. Andrà ridotta al minimo necessario l'area da mantenere libera dalla sosta che dovrà essere individuata tramite zebratura ed eventuali dissuasori di sosta.		La riduzione del numero di stalli è dovuta alla presenza della cisterna interrata a sud dell'ingresso ai locali tecnici e allo spazio di manovra necessario per la movimentazione dei macchinari. Si prende in carico la prescrizione e si valuterà la possibilità di ottimizzare il numero di stalli		P0_ASPF_FUN_D_003_2 P0_ASPF_FUN_D_004_2 P0_ASPF_FUN_D_007_1
		Il franco minimo al di sotto del viadotto su via Pisoni dovrà essere di metri 5 ai sensi del D.M. 6792/2001.		L'opera nuova è realizzata in sostituzione dell'opera esistente per cui il franco minimo rimane quello attualmente presente. A causa del ridotto spessore del pacchetto strutturale a disposizione, non è stato possibile garantire il franco di 5m.		
		Si chiede di prevedere due stalli paralleli al senso di marcia a riduzione delle zebrature indicate sulla tavola P0 EGV ISTD D002. I parcheggi potranno essere disposti a spina inclinati di 45° ovvero a pettine inclinati di 90° rispetto all'asse stradale.		La disposizione degli stalli sarà aggiornata. Per la modalità di regolamentazione della sosta su via Duria si rimanda alla fase dei lavori.		
		Per quanto riguarda gli aspetti archeologici rimane in attesa dell'esito delle indagini preventive di prima fase autorizzate con citato prot. n. 18866 del 18/09/2025, propedeutiche all'espressione del parere di competenza e/o alla richiesta di eventuali ulteriori prescrizioni di approfondimento (indagini di seconda fase).		Come da interlocuzioni tra il Comune di Genova e la Soprintendenza, si precisa che le indagini archeologiche autorizzate con la citata nota prot. n. 18866 del 18/09/2025 allo stato attuale sono state eseguite solo parzialmente, a causa dell'indisponibilità delle aree occupate dal cantiere COCIV dell'Ultimo Miglio. La campagna di indagine proseguirà parallelamente allo svolgimento dell'iter autorizzativo e sarà completata prima dell'avvio dei lavori, in conformità a quanto previsto dall' art.1 comma 10 dell'All. I.8 D.lgs.36/2023. In particolare, gli esiti conclusivi delle indagini archeologiche saranno inclusi nel PFTE che verrà approvato a seguito dell'iter autorizzativo, il quale costituirà la base di gara per l'appalto integrato relativo alla progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori. Ciò consentirà di disporre di informazioni attendibili in merito all'eventuale presenza e alla localizzazione stratigrafica di potenziali interferenze archeologiche, le quali potranno essere adeguatamente approfondite e definite nel corso della progettazione esecutiva stessa.		
		Per quanto riguarda gli aspetti monumentali si richiede che prima della successiva fase progettuale venga maggiormente definito il rapporto visivo da e verso la villa Pallavicini, in modo particolare in relazione all'imponente copertura della nuova stazione.		Si chiarisce nella relazione paesaggistica il rapporto visivo tra villa Pallavicini e Stazione della metropolitana	P0_ASPA_ARC_R_002_4	

Ente	Prot.	Parere e osservazioni	Parere e prescrizioni/richieste integrative per approvazione PFTE	Controdeduzioni Progettisti / RUP	Rif. elaborato/doc. progettuale oggetto di revisione - nuovo documento	Rif. elaborato/doc. progettuale già presentato
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA LIGURIA	Prot-2026-0101398	Per quanto riguarda gli aspetti monumentali si richiede che prima della successiva fase progettuale al fine di una riqualificazione dell'area vengano effettivamente sviluppati e concordati gli interventi di "rammendo urbano" menzionati, che dovrebbero farsi carico di trovare un'adeguata sistemazione dell'area degli ex giardini prospicienti la facciata principale della Villa, di un sistema di accessibilità pedonale e veicolare, dalla villa Pallavicini in direzione della nuova stazione e verso gli altri significativi servizi pubblici presenti, senza dimenticare la rinaturalizzazione dell'alveo del torrente Torbella;		Il prolungamento della metropolitana verso Rivarolo è finanziato con fondi a destinazione vincolata mediante il D.M. 191/2023 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; tali risorse economiche possono essere impiegate esclusivamente per la copertura delle spese direttamente connesse alle opere infrastrutturali, escludendo interventi di rigenerazione urbana non direttamente correlati. Tuttavia, l'area di Villa Pallavicini sarà interessata da un più ampio programma di riqualificazione urbana promosso dal Comune di Genova, attualmente in fase di sviluppo, che prevede in quell'area interventi di diradamento e riorganizzazione del tessuto urbano con benefici anche per la fruizione del complesso monumentale. Tali interventi rientrano nel "Progetto Integrato di Riqualificazione e Rigenerazione Urbana per le aree del Comune di Genova interessate dal progetto ferroviario Potenziamento Genova–Campasso", definito dal Protocollo d'Intesa del 31 agosto 2022 e successivi addendum. E' stata aggiornata la relazione paesaggistica facendo riferimento a quanto sopra.	P0_ASPA_ARC_R_002_4	
		Per quanto riguarda gli aspetti monumentali si richiede che prima della successiva fase progettuale sia altresì concordata una soluzione progettuale dell'ingresso su Via Rossini che tenga conto delle alberature presenti e un possibile alleggerimento dei parapetti delle rampe, così come le eventuali riaperture degli arconi del viadotto ferroviario.		Si è provveduto all'aggiornamento della relazione paesaggistica, al fine di fornire un chiarimento puntuale e completo delle scelte progettuali adottate, con particolare riferimento alla gestione delle alberature esistenti. È stata altresì aggiornata la tavola P0_ASPA_ARC_D_012 "Stazione – Area Ingresso – Sistemazioni esterne", al fine di esplicitare in modo più chiaro e dettagliato le scelte progettuali relative alle sistemazioni a verde. In merito alle ulteriori osservazioni, si valuterà la possibilità di alleggerire le murature delle rampe, compatibilmente con i vincoli tecnici e funzionali dell'intervento. Per quanto riguarda, invece, la proposta di riapertura degli arconi del viadotto ferroviario, si precisa che tale intervento non rientra nell'ambito del presente progetto, risultando riconducibile a più ampi interventi di riqualificazione urbanistica dell'area, ai quali si rimanda per eventuali sviluppi futuri.	P0_ASPA_ARC_R_002_4	
					P0_ASPA_ARC_D_012_2	

MANUELA SCIUTTO
08/04/2026 15:50:06 UTC+0200