



Regione Liguria – Giunta Regionale

Oggetto	D. Lgs. n° 152/2006 art. 19. Procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA per il progetto denominato; "Creazione nuova accessibilità al sistema dei forti di Genova mediante la realizzazione di una nuova funivia", Comune di Genova (GE).
Tipo Atto	Decreto del Dirigente
Struttura Proponente	Settore Valutazione impatto ambientale e sviluppo sostenibile
Dipartimento Competente	Vice direzione generale Sviluppo per la transizione ecologica
Soggetto Emanante	Paola CARNEVALE
Responsabile Procedimento	Roberto NAVARRA
Dirigente Responsabile	Paola CARNEVALE

Atto rientrante nei provvedimenti di cui alla lett.E punto 19 dell'allegato alla Delibera di Giunta Regionale n. 254/2017

Elementi di corredo all'Atto:

- Allegati, che ne sono parte integrante e necessaria
-

VISTI:

Il D. Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152, recante “Norme in materia ambientale”, ed, in particolare, l’art. 19, relativo alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, che, al comma 7, prevede che, qualora l’autorità competente stabilisca di non assoggettare il progetto al procedimento di VIA, specifica i motivi principali alla base della mancata richiesta di tale valutazione in relazione ai criteri pertinenti elencati nell’allegato V e, ove richiesto dal proponente, specifica le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

Il Decreto 30 Marzo 2015 del Ministero dell’ambiente e della Sicurezza Energetica, recante “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’art. 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 agosto 2014, n. 116”;

La L.R. 28 Dicembre 2017 n. 29 recante “Disposizioni collegate alla legge di stabilità per l’anno 2018” ed in particolare, l’art. 17, che detta disposizioni di adeguamento della disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale alla sopravvenuta normativa statale di riordino in materia, approvata dal D. Lgs. n. 104/2017, al comma 3bis prevede che, nel caso di progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA, l’amministrazione precedente avvia il procedimento di approvazione del progetto solo qualora la procedura di verifica si sia conclusa con la decisione di non assoggettare lo stesso alla procedura di valutazione di impatto ambientale secondo le modalità di cui all’articolo 27 bis del D.Lgs. 152/2006;

RICHIAMATA:

La D.G.R. n. 107 del 21 Febbraio 2018 denominata “Art. 17, comma 5, Legge regionale 28 Dicembre 2017 n. 29. Atto di indirizzo e coordinamento per l’esercizio delle funzioni in materia di V.I.A.” ed in particolare, l’articolo 4, che detta indicazioni procedurali sulla verifica di assoggettabilità a VIA;

PREMESSO che:

con nota assunta a protocollo generale con n° 2022-1513948 del 15 Dicembre 2022, su istanza del proponente, ovvero, Comune di Genova con sede in via di Francia, 1 – 16149 Genova (GE), è stata richiesta l’attivazione della procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA sul progetto denominato; “Creazione nuova accessibilità al sistema dei forti di Genova mediante la realizzazione di una nuova funivia”;

in data 29 Dicembre 2022 con nota n° 2022-1650920 sono state chieste integrazioni progettuali al proponente. La documentazione integrativa è giunta il giorno 16 Gennaio 2023 con note n° 2022-0053602, 2022-0053607, 2022-0053627 e 2022-0053634;

in data 17 Gennaio 2023 con note n° 2023-0061131 e 2023-0061428, è stata data comunicazione, agli enti potenzialmente interessati, dell’avvenuta pubblicazione della documentazione in formato digitale, sul portale regionale dedicato all’ambiente, a cura del Settore VIA e sviluppo sostenibile, ai sensi dell’art. 19 comma 3 D. Lgs. 152/2006, nonché è stata avviata la fase pubblica, termine fase pubblica il 17 Febbraio 2023;

All’esito della fase pubblica sono pervenute le seguenti osservazioni;

1. Con nota 2023-0183014 del 16 Febbraio 2023, 2 firmatari
Con nota 2023-0183025 del 16 Febbraio 2023, 8 firmatari
Con nota 2023-0183046 del 16 Febbraio 2023, 5 firmatari
Con nota 2023-0183047 del 16 Febbraio 2023, 9 firmatari
Con nota 2023-0183136 del 16 Febbraio 2023, 6 firmatari
Con nota 2023-0183144 del 16 Febbraio 2023, 7 firmatari
Con nota 2023-0183171 del 16 Febbraio 2023, 8 firmatari

Con nota 2023-0183340 del 16 Febbraio 2023, Gruppo denominato “Con i piedi per terra”, 201 firmatari. Il totale dei firmatari relativo alla presente osservazione è di 246.

Il contenuto dell’osservazione riguarda sinteticamente i seguenti aspetti;

- impatto della cantierizzazione sul contesto del quartiere,
- nessun vantaggio sul Trasporto Pubblico Locale,
- impatti paesaggistici e acustici sul contesto del quartiere,
- costi di gestione anche in relazione alle alternative esistenti (cremagliera Principe-Granarolo e funicolare Zecca-Righi,
- condizioni di ventosità e interruzioni frequenti del servizio,
- Sicurezza dei passeggeri e blocco dell’impianto con ricadute sul traffico ferroviario e di quartiere.

2. Con nota 2023-0186890 del 17 Febbraio 2023, 5 firmatari.

Il contenuto delle osservazioni è diverso per ogni firmatario, sinteticamente tocca i seguenti argomenti;

- impatto acustico e zonizzazione acustica. Ventosità dell’area e funzionalità dell’impianto,
- criticità sulla corretta applicazione dei contenuti del D. Lgs. 152/2006 e considerazioni sui criteri urbanistico-territoriali dell’opera. Ulteriore osservazione sulla funivia come mezzo di trasporto anche in relazione all’utenza prevista,
- suscettività al dissesto idrogeologico e geologia, terre e rocce da scavo, salute pubblica e criteri di assoggettabilità,
- biodiversità e mancanza di un’indagine specifica, in particolare sull’avifauna e uccelli migratori. Altra osservazione è sulla mancanza di un piano di evacuazione e ricadute sul traffico,
- criticità rispetto alle visuali su panorami vincolati, emissioni in fase di cantiere e di esercizio, ostacolo all’allargamento di via del Lagaccio, acustica, gestione della mobilità interna al quartiere.

3. Con nota 2023-0186893 del 17 Febbraio 2023 con 1 firmatario e con nota 2023-0186908 del 17 Febbraio 2023 con 1 firmatario. Il contenuto delle osservazioni è identico per i due firmatari e si può riassumere riportando i principali aspetti coinvolti;

- fase di cantiere estremamente complessa, gestione dei parcheggi,
- fase di cantiere ed emissioni in atmosfera, non chiarimento di eventuali opere di mitigazione,
- rapporto tra disposizioni del PUC, progetto e tessuto insediativo,
- impatto acustico in fase di esercizio dell’opera,
- Geologia
- Visuali e bellezza panoramica vincolata
- Condizioni di ventosità dell’area e interruzioni e/o blocchi del servizio

Riscontro alle osservazioni: gli aspetti di competenza del Settore scrivente riportati nelle osservazioni, hanno trovato riscontro nel prosieguo dell’istruttoria, all’esito della quale, considerati anche i contributi dei Settori regionali e degli enti coinvolti, sono state poste delle condizioni ambientali in fase pre autorizzativa, realizzativa e di esercizio.

DATO ATTO che:

L’intervento in oggetto riguarda un sistema di trasporto a fune fra l’area di Principe antistante la stazione Marittima e Forte Begato, passante per la stazione intermedia in area quartiere del Lagaccio, tramite una funivia del tipo “Vai e Vieni”. L’impianto, prevede un tracciato in 2 tronchi, 3 stazioni (partenza, intermedia e arrivo), 2 soli sostegni per ognuna delle due tratte e due sole cabine per ogni tronco. Il percorso complessivo è di poco più di 2 km, l’impianto permette a 800 persone/ora di raggiungere in 8 minuti, comprese le operazioni di imbarco-sbarco, la cornice collinare dal centro di Genova. Può trasportare nei due sensi sia cittadini che i turisti, persone in carrozzella, attrezzature sportive come biciclette, carrelli per l’approvvigionamento di merci e alimenti. Per il volume di arrivo della funivia il progetto prevede anche alcuni servizi come una sala riunioni, un bar o punto di ristoro ed un’area informativa sul “Sistema del Forti Genovesi”;

L'intervento non ricade, nemmeno parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla L. n° 394 del 06 Dicembre 1991, ovvero all'interno di siti natura 2000;

Le opere rientrano nelle tipologie elencate nell'Allegato IV alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006, al punto 7) lettera l) "sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri". Il progetto è pertanto sottoposto al procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 6, comma 6, lettera d) del D. Lgs. n. 152/2006;

l'istruttoria, condotta dal responsabile del procedimento del Settore VIA, con la collaborazione delle altre strutture regionali interessate, con particolare riferimento ai settori Assetto del Territorio, Difesa del Suolo Genova, Urbanistica, Ecologia, Ecosistema Costiero e Acque, Politiche della natura e delle aree interne, protette e marine, parchi e biodiversità, Tutela del Paesaggio e Demanio Marittimo, al fine di valutare gli impatti del progetto risultanti dall'analisi della documentazione fornita, si è concretizzata nella relazione istruttoria n° S898 del 19 Gennaio 2023 di cui al documento allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;

il Proponente ha richiesto, ai sensi dell'art. 19, comma 7, del D. Lgs. 152/2006, che nel provvedimento finale vengano espresse eventuali condizioni ambientali, aventi valore di prescrizioni vincolanti ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D. Lgs. 152/2006, necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi negativi, al fine di non assoggettare il progetto in esame al procedimento di VIA regionale;

CONSIDERATO che:

dagli esiti dell'istruttoria, riportati nella suddetta relazione istruttoria n° S934 del 20 Marzo 2023, risulta che non è necessario assoggettare il progetto in parola al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) in quanto lo stesso non incide su aspetti ambientali e non prefigura impatti negativi significativi sull'ambiente, fermo restando il rispetto delle condizioni ambientali;

RITENUTO pertanto:

che il progetto denominato "Creazione nuova accessibilità al sistema dei forti di Genova mediante la realizzazione di una nuova funivia" consistente in un sistema di trasporto a fune fra l'area di Principe antistante la stazione Marittima e Forte Begato (Genova), proposto dal Comune di Genova con sede in via di Francia 1 - Genova, non debba essere assoggettato al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale regionale, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. n° 152/2006, perché, date le caratteristiche esposte, lo stesso non incide su aspetti ambientali e non prefigura impatti negativi e significativi sull'ambiente purché, ferme restando le misure mitigative contenute nello Studio Preliminare Ambientale, vengano rispettate le condizioni ambientali, aventi valore di prescrizione vincolante ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D. Lgs. 152/2006, allo scopo di evitare o prevenire eventuali impatti ambientali significativi e negativi:

DECRETA

per i motivi di cui in premessa:

1. che il progetto denominato "Creazione nuova accessibilità al sistema dei forti di Genova mediante la realizzazione di una nuova funivia" consistente in un sistema di trasporto a fune fra l'area di Principe antistante la stazione Marittima e Forte Begato (Genova), proposto dal Comune di Genova con sede in via di Francia 1, non debba essere assoggettato al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale regionale, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. n° 152/2006, perché, date le caratteristiche esposte, lo stesso non incide su aspetti

ambientali e non prefigura impatti negativi e significativi sull'ambiente purché, ferme restando le misure mitigative contenute nello Studio Preliminare Ambientale, vengano rispettate le condizioni ambientali, aventi valore di prescrizione vincolante ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera o-ter) del D. Lgs. 152/2006, allo scopo di evitare o prevenire eventuali impatti ambientali significativi e negativi:

A. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
ARPAL	E' richiesta la caratterizzazione ambientale delle aree di scavo svolta in fase progettuale, in cui dovranno essere esplicitate le modalità di campionamento e di analisi ed il volume di terre e rocce e l'area di scavo a cui si riferisce il singolo campione ed i limiti di riferimento in base alla destinazione urbanistica d'uso dell'area oggetto di campionamento. Sulla base delle risultanze analitiche si potranno concretizzare le varie ipotesi di gestione delle terre e rocce da scavo prodotte dall'opera.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Ente preposto alla Verifica	ARPAL
Enti coinvolti	Regione Liguria, ARPAL

B. Condizione ambientale in fase realizzativa	
Settore Ecologia	Devono essere rispettate le prescrizioni per i cantieri di grandi dimensioni di cui al documento "Misure urgenti per la riduzione della concentrazione degli inquinanti nell'aria ambiente in Regione Liguria", approvato con deliberazione della Giunta regionale n° 941-2018.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase realizzativa
Ente preposto alla Verifica	ARPAL
Enti coinvolti	Regione Liguria, Settore Ecologia

C. Condizione ambientale in fase di esercizio	
ARPAL	Comparto Rumore, è richiesta l'esecuzione di una campagna di misura, da realizzarsi con opera in piena funzione, da effettuarsi in prossimità dei recettori più esposti lungo la prima tratta "Principe – Lagaccio" in corrispondenza: <ul style="list-style-type: none"> ○ della stazione di valle ○ dei due piloni previsti ○ della stazione di arrivo, presso il ponte Don Antonio Acciai.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di esercizio
Ente preposto alla Verifica	ARPAL
Enti coinvolti	Regione Liguria, ARPAL

2. di stabilire che il proponente dia comunicazione al Dipartimento Provinciale ARPAL di Genova della data di avvio della realizzazione delle opere e delle attività previste, ai fini

dell'espletamento delle funzioni di controllo e di verifica previste dalla normativa vigente;

3. di stabilire che il proponente dovrà inviare a Regione Liguria – Settore VIA e Sviluppo Sostenibile e ad ARPAL la documentazione atta a dimostrare l'ottemperanza alle condizioni ambientali riportate nel provvedimento;
4. di disporre che il presente provvedimento abbia efficacia temporale di cinque anni entro i quali il progetto deve essere realizzato;
5. di dare atto che il presente provvedimento sarà pubblicato integralmente sul sito web della regione, ai sensi dell'art. 19, del D. Lgs. 152/2006, così come sullo stesso sito è tempestivamente pubblicata, ai sensi dell'art. 19, del ridetto D. Lgs. tutta la documentazione afferente al procedimento.

Avverso il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria entro 60 giorni o alternativamente ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione.

RELAZIONE ISTRUTTORIA n. S934 del 20 Marzo 2023

Procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA

(art. 19 del D. Lgs. 152/2006)

OGGETTO: progetto denominato; “Creazione nuova accessibilità al sistema dei forti di Genova mediante la realizzazione di una nuova funivia”. Comune di Genova (GE).

PROPONENTE: Comune di Genova - Direzione Progettazione, sede in via di Francia 1 – 16149 Genova. PEC: comunegenova@postemailcertificata.it

TIPOLOGIA PROGETTUALE: l'intervento ricade nella tipologia progettuale di cui al punto 7) lettera l) dell'allegato IV alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006: “sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri”.

PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO:

Responsabile del procedimento: Arch. Roberto Navarra.

Istanza di attivazione: presentata il 15 Dicembre 2022 e assunta a protocollo generale con n° 2022-1513948.

Oneri istruttori: non dovuti (ex art. 33 comma 2 del D. Lgs. 152/2006 – ex art. 18 L. R. 37/2011).

Valutazione adeguatezza, completezza documentale e richiesta di integrazioni:

come da ex art. 19 comma 2 del D. Lgs. 152/2006 con nota prot. n° 2022-1531894 del 16 Dicembre 2022 è stata chiesta la verifica di completezza e adeguatezza documentale. A seguito di detta verifica sono pervenute le seguenti richieste di integrazioni al progetto; Arpal con nota 2022-1634154 del 27 Dicembre 2022, Settore Ecologia nota 2022-1606701 del 21 Dicembre 2022, Settore Difesa del Suolo nota 2022-1607010 del 21 Dicembre 2022, Servizio Urbanistica 2022-1643190 del 28 Dicembre 2022, Settore Paesaggio e Demanio marittimo con nota 2022-1642620 del 28 Dicembre 2022.

Il 29 Dicembre 2022 con nota 2022-1650920 sono state chieste le integrazioni al proponente che ha inviato la documentazione integrativa il 16 Gennaio 2023 con note n° 2022-0053602, 2022-0053607, 2022-0053627, 2022-0053634.

FASE PUBBLICA:

Data di pubblicazione: è stata data comunicazione della pubblicazione, con note 2023-0061131 e 2023-0061428 del 17 Gennaio 2023. La documentazione progettuale, in formato digitale, così come tutti i seguenti materiali procedurali, sono stati pubblicati all'indirizzo: www.regione.liguria.it – Ambiente – Consultazione banca dati dei procedimenti VIA – Procedimenti in corso – n° 934.

Termine fase pubblica: 17 Febbraio 2023.

Collaborazioni attivate:

Struttura	Riscontro
Assetto del Territorio	2023-0202404 del 22/02/23
Difesa del Suolo Genova	2023-0178835 del 15/02/2023
Ecologia	2023-0186922 del 17/02/2023

Ecosistema costiero e acque	2023-0112358 del 30/01/2023
Infrastrutture	NP
Politiche della natura e delle aree interne, protette e marine, parchi e biodiversità	2023-0188093 del 17/02/2023
Tutela del Paesaggio e Demanio marittimo	2023-0168470 del 13/02/2023
Urbanistica	2023-0168470 del 13/02/2023
Enti	Riscontro
ARPAL	2023-0202696 del 22/02/23
Autorità di Bacino – Assetto del Territorio	2023-0202404 del 22/02/23
Città Metropolitana di Genova	NP
Comune di Genova	NP

Osservazioni pervenute: sì, il totale dei firmatari è 253.

All'interno della fase pubblica del procedimento sono pervenute le seguenti osservazioni:

1. Con nota 2023-0183014 del 16 Febbraio 2023, 2 firmatari
 Con nota 2023-0183025 del 16 Febbraio 2023, 8 firmatari
 Con nota 2023-0183046 del 16 Febbraio 2023, 5 firmatari
 Con nota 2023-0183047 del 16 Febbraio 2023, 9 firmatari
 Con nota 2023-0183136 del 16 Febbraio 2023, 6 firmatari
 Con nota 2023-0183144 del 16 Febbraio 2023, 7 firmatari
 Con nota 2023-0183171 del 16 Febbraio 2023, 8 firmatari
 Con nota 2023-0183340 del 16 Febbraio 2023, Gruppo denominato “Con i piedi per terra”, 201 firmatari. Il totale dei firmatari relativo alla presente osservazione (n°1) è di 246.
 Il contenuto dell'osservazione riguarda sinteticamente i seguenti aspetti;
 - impatto della cantierizzazione sul contesto del quartiere,
 - nessun vantaggio sul Trasporto Pubblico Locale,
 - impatti paesaggistici e acustici sul contesto del quartiere,
 - costi di gestione anche in relazione alle alternative esistenti (cremagliera Principe-Granarolo e funicolare Zecca-Righi,
 - condizioni di ventosità e interruzioni frequenti del servizio,
 - Sicurezza dei passeggeri e blocco dell'impianto con ricadute sul traffico ferroviario e di quartiere.
2. Con nota 2023-0186890 del 17 Febbraio 2023, 5 firmatari.
 Il contenuto delle osservazioni è diverso per ogni firmatario, sinteticamente tocca i seguenti argomenti;
 - impatto acustico e zonizzazione acustica. Ventosità dell'area e funzionalità dell'impianto,
 - criticità sulla corretta applicazione dei contenuti del D. Lgs. 152/2006 e considerazioni sui criteri urbanistico-territoriali dell'opera. Ulteriore osservazione sulla funivia come mezzo di trasporto anche in relazione all'utenza prevista,
 - suscettività al dissesto idrogeologico e geologia, terre e rocce da scavo, salute pubblica e criteri di assoggettabilità,
 - biodiversità e mancanza di un'indagine specifica, in particolare sull'avifauna e uccelli migratori. Altra osservazione è sulla mancanza di un piano di evacuazione e ricadute sul traffico,
 - criticità rispetto alle visuali su panorami vincolati, emissioni in fase di cantiere e di esercizio, ostacolo all'allargamento di via del Lagaccio, acustica, gestione della mobilità interna al quartiere.

3. Con nota 2023-0186893 del 17 Febbraio 2023 con 1 firmatario e con nota 2023-0186908 del 17 Febbraio 2023 con 1 firmatario. Il contenuto delle osservazioni è identico per i due firmatari e si può riassumere riportando i principali aspetti coinvolti;
- fase di cantiere estremamente complessa, gestione dei parcheggi,
 - fase di cantiere ed emissioni in atmosfera, non chiarimento di eventuali opere di mitigazione,
 - rapporto tra disposizioni del PUC, progetto e tessuto insediativo,
 - impatto acustico in fase di esercizio dell'opera,
 - Geologia
 - Visuali e bellezza panoramica vincolata
 - Condizioni di ventosità dell'area e interruzioni e/o blocchi del servizio

Riscontro alle osservazioni: gli aspetti di competenza del Settore scrivente riportati nelle osservazioni, hanno trovato riscontro nel prosieguo dell'istruttoria, all'esito della quale, considerati anche i contributi dei Settori regionali e degli enti coinvolti, sono state poste delle condizioni ambientali in fase pre autorizzativa, realizzativa e di esercizio.

Premessa

Il Comune Genova ha richiesto la stesura di uno studio simile alla fattibilità tecnico economica, indirizzato a sviluppare il sistema di trasporto a fune fra l'area di Principe antistante la stazione Marittima e Forte Begato, passante per la stazione intermedia in area quartiere del Lagaccio, tramite una funivia del tipo "Vai e Vieni". Lo studio doveva prevedere uno sviluppo del tracciato e una fornitura della tecnologia industriale idonea a soggiornare all'interno dell'area urbana Genovese e sulle alture della città. La progettazione è stata condotta perseguendo i criteri della "fattibilità tecnica economica", l'impianto avrà una portata oraria di 800 persone/ora, ritenuta sufficiente a soddisfare i flussi turistici che gravitano sul capoluogo, (in particolare area Porto Antico), sia le esigenze di interscambio con le stazioni ferroviaria e della metropolitana di Principe, ove è prevista la partenza del nuovo impianto.

La funivia è un sistema di trasporto divenuto negli anni di forte attrazione turistica per la sicurezza che offre, unita ad una ampia panoramicità lungo tutto il tragitto, essendo la cabina molto confortevole e interamente vetrata.

L'impianto, prevede un tracciato in 2 tronchi, 3 stazioni (partenza, intermedia e arrivo), 2 soli sostegni per ognuna delle due tratte e due sole cabine per ogni tronco. Il percorso complessivo è di poco più di 2 km, l'impianto permette a 800 persone/ora di raggiungere in 8 minuti, comprese le operazioni di imbarco-sbarco, la cornice collinare dal centro di Genova. Può trasportare nei due sensi sia cittadini che i turisti, persone in carrozzella, attrezzature sportive come biciclette, carrelli per l'approvvigionamento di merci e alimenti. L'intento è quello di relazionare zone urbanizzate e comprensori collinari molto vasti, morfologicamente diversi e di variegata natura insediativa e naturalistica.

Quadro di riferimento programmatico

PTCP - assetto insediativo: il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico è uno strumento preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure. Approvato con DCR (Deliberazione del Consiglio Regionale) n° 6 del 25 Febbraio 1990 ed esteso a tutto il territorio regionale, è stato modificato con DCR n° 18 del 02 Agosto 2011.

L'area coinvolta dal progetto si trova negli Ambiti 53 Genova - Area 53E "Centro urbano". La disciplina di indirizzo rispetto all'assetto insediativo:– regime di consolidamento. Tale regime è volto al contenimento della crescita urbana, orientando gli interventi alla riqualificazione dell'immagine della città. La disciplina dispone che la pianificazione preveda interventi di riqualificazione dei tessuti esistenti, attraverso la valorizzazione di spazi urbani qualificati ed il recupero della leggibilità dell'organismo urbano e dei suoi rapporti con il peculiare contesto morfologico costiero. In particolare interpreta la riorganizzazione dell'assetto delle infrastrutture e dei servizi a grande scala come conseguimento di una più definita identità paesistica.

A livello locale dell'assetto insediativo, l'areale interessato dagli interventi risulta classificato in parte come zona "TU", ovvero "Tessuto Urbano" disciplinato dall'art. 38, in parte in zona "ANI MA", ovvero "area non insediata in regime di mantenimento" disciplinata dall'art. 52, in parte prevalente come zona PU, ovvero "Parchi Urbani" disciplinata dall'art. 36 ed in parte minimale in zona "SME", ovvero "Sistemi Manufatti Emergenti" disciplinata dall'art. 57 delle relative Norme di Attuazione.

PUC Piano Urbanistico Comunale: approvato con DGR. n° 1201 del 03 Novembre 2015. Il Piano individua gli obiettivi di orientamento delle politiche urbanistiche, relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale. Con riferimento al livello 3 corrispondente all'assetto urbanistico del PUC, avente efficacia prescrittiva, è precisato che la stazione di partenza è prevista in area classificata quale ambito a Servizi SIS-S mentre la stazione intermedia ricade in aree ricomprese in ambito di Riqualificazione AR UR e la stazione terminale in ambito di Conservazione AC NI. Il tracciato si sviluppa invece a cavallo di più zone del PUC. E' richiamato quanto definito dall'articolo 13.5 "Interventi ammessi in tutti gli Ambiti e Distretti" delle Norme generali che stabilisce quanto segue: "Sono sempre consentiti nei singoli Ambiti e Distretti, anche in assenza di specifica indicazione cartografica, nel rispetto delle relative norme progettuali di livello puntuale: interventi di nuova realizzazione della viabilità pubblica e infrastrutture per il trasporto pubblico, fatte salve le eventuali specifiche limitazioni e/o condizioni d'ambito o di distretto, attivando le pertinenti procedure urbanistiche ed espropriative ove necessario".

PdB - Piano di Bacino: l'Ambito è il 14, Atto di approvazione DCP n° 66 del 12 Dicembre 2002, ultima variante approvata DDG n° 2461 del 22 Aprile 2020, entrata in vigore il 13 Maggio 2020. Comuni interessati: Genova, Bogliasco, Pieve Ligure, Sori e Recco.

In sintesi. Per quanto riguarda le opere a terra l'intervento è localizzato:

- in aree a suscettività al dissesto elevata Pg3b, media Pg2 e bassa Pg1. Si evidenzia, in particolare, un'interferenza che riguarda la stazione intermedia e il sostegno intermedio S3 rispetto all'area Pg3b;
- all'interno della fascia di rispetto di 100 mt da corpi o cigli di frana. Si evidenzia, in particolare, un'interferenza che riguarda la stazione intermedia e il sostegno intermedio S3 rispetto alla fascia di rispetto di alcuni cicli di frana a monte del campo sportivo del Lagaccio, come riportati nella carta della franosità reale (tav. 213160) del Piano di Bacino;
- in area speciale di tipo B2 (discariche dismesse e riporti antropici). Si evidenzia, in particolare, un'interferenza tra il sostegno intermedio S2a e l'area speciale di tipo B2 dell'area ex caserma Gavoglio, corrispondente a un grosso riporto (gr) secondo la carta geolitologica (tav. 213160) del Piano di Bacino;
- è localizzato all'interno della fascia di rispetto di 100 [m] da altre aree speciali di tipo A (cave attive, miniere attive e discariche in esercizio), B1 (cave attualmente cessate o in corso di sistemazione) e B2 (discariche dismesse e riporti antropici). Si evidenzia, in particolare, un'interferenza che riguarda la stazione di partenza, la stazione intermedia e il sostegno intermedio S3 rispetto alla fascia di rispetto di due aree B2, corrispondenti a grossi riporti (gr) secondo la carta geolitologica (tav. 213160) del Piano di Bacino;

Piano di Classificazione Acustica: approvato con deliberazione n° 234 del 24 aprile 2002 la Giunta Provinciale di Genova ha approvato la Classificazione Acustica (Zonizzazione Acustica) che suddivide il territorio in 6 classi omogenee, all'interno delle quali sono definiti i valori limite assoluti e differenziali delle sorgenti sonore ivi insistenti. Tale caratterizzazione è stata integrata (aggiornamento 2017) con la Mappatura strategica, sono state individuate le fasce di pertinenza acustica delle strade, delle autostrade e delle ferrovie, che attraversano il territorio comunale al fine di individuare le aree eventualmente soggette ad interventi di risanamento.

La classificazione acustica dell'area rispecchia la destinazione d'uso delle due macro aree:

- la zona del Lagaccio rientra prevalentemente in Classe Acustica III "Aree urbane di tipo misto" ed in parte in Classe Acustica IV "Aree ad intensa attività umana";
- l'area rurale ricade quasi completamente in classe acustica I.

In fase di valutazione è stato utilizzato come riferimento per la valutazione dei risultati il limite di emissione diurno della Classe Acustica III.

Vincoli paesistico-ambientale: con riferimento al quadro programmatico si rileva che l'ambito interessato dagli interventi insiste su un areale disciplinato dalle disposizioni contenute nella parte terza, Titolo I, del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i., recante: "Codice dei beni culturali e del paesaggio", ed in particolare, risulta vincolato, ai sensi:

- del vincolo paesistico-ambientale "specifico" per effetto del D.M. 13.02.1968, vincolo imposto a norma, della Legge n. 1497/1939, oggi corrispondente all'art. 136 del D. Lgs. n. 42/2004 e relativo alla "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona alta della città di Genova comprendente i forti di Castellaccio, Sperone, Puin e Begato";
- del vincolo paesistico-ambientale "generico" imposto a norma del D.L. n. 312/1985, convertito con modificazioni nella L. n. 431/1985, oggi corrispondente al ridetto Decreto Legislativo n. 42/2004 e s.m., parte terza, Titolo I, art. 142, comma 1, lett. g), a tutela del territorio coperto da bosco.

Aree protette e Rete Natura 2000: nell'area di intervento non sono presenti aree naturali protette come definite dalla Legge 06 Dicembre 1991, n° 394, ovvero all'interno di siti della rete Natura 2000.

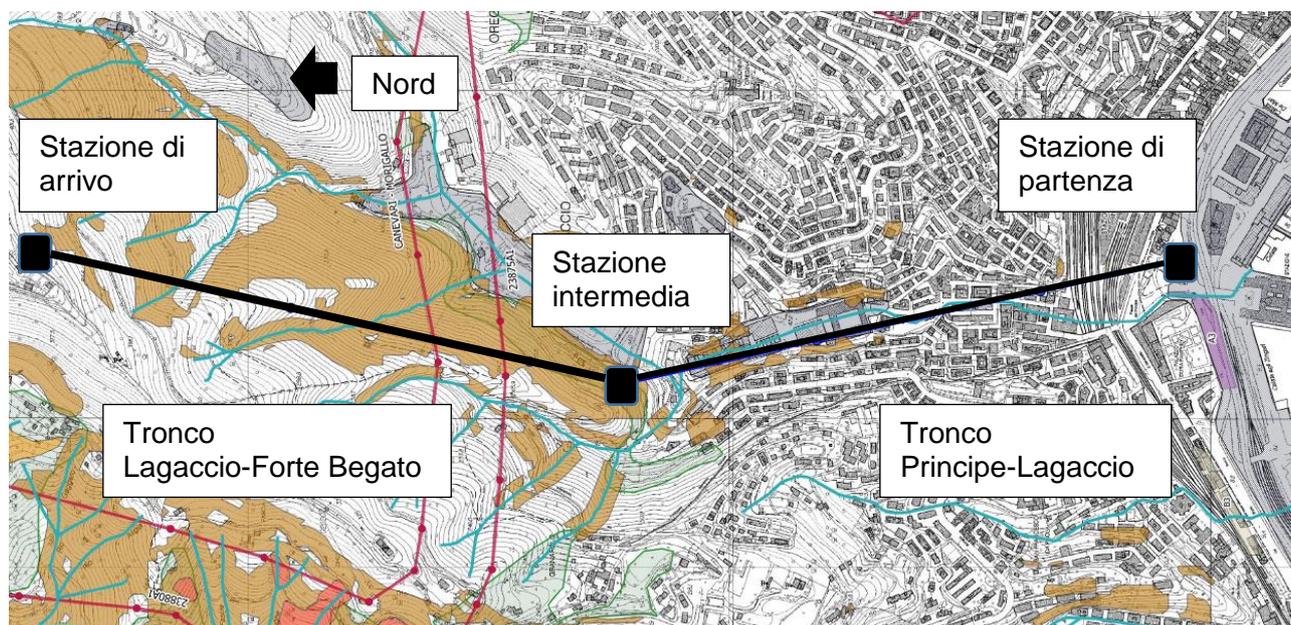
Quadro di riferimento progettuale

la linea funiviaria prevista a progetto è studiata in base ai vincoli presenti sul territorio di sorvolo, principalmente di carattere insediativo, morfologico ambientale e paesaggistico, dai quali discende la localizzazione ritenuta idonea per le stazioni di partenza, intermedia e arrivo e la quantità minimamente sufficiente di sostegni al suolo.

La scelta della linea di sorvolo è motivata come migliore, rispetto ad altri possibili tracciati studiati, principalmente per le seguenti motivazioni:

- minori interferenze con il tessuto urbano sorvolato, caratterizzato da zone vincolate, strade, zone abitate della città, interferenze con rivi, elettrodotti, aree di proprietà privata, assoggettando di conseguenza la C.A. a minori espropri e indennizzi;
- minori difficoltà nel reperire spazi disponibili per l'installazione dei sostegni di linea;
- maggiore semplicità nel reperire uno spazio pubblico adeguato e immediatamente disponibile per la stazione di partenza;
- minori costi derivanti anche da un percorso funiviario sicuramente più breve rispetto ad altri.

Come accennato in precedenza gli elementi costituenti il progetto sono il tronco Principe-Lagaccio, il tronco Lagaccio-Forte Begato, le stazioni di partenza, intermedia e di arrivo ed i 2 sostegni per ogni tronco.



Tracciato della funivia



Tipo di cabina

Tronco Principe-Lagaccio

Il primo tronco presenta una linea di 1200 m con dislivello di 95 m, interamente estesa su un territorio fortemente urbanizzato, caratterizzato nel tratto a valle da un fitto tessuto insediativo residenziale ed infrastrutture di varia natura e dimensione. Il sorvolo delle funi nel tratto urbano si trova ad una quota dal suolo di poco oltre i 65 m. I restanti 500 m a nord della linea, sorvolano la valletta del Lagaccio caratterizzata da un'orografia longitudinale del territorio piuttosto pianeggiante che si estende in un primo tratto urbano molto insediato, seguito da un secondo che termina al Lagaccio sorvolando la grande area della ex caserma Gavoglio. Il posizionamento del secondo sostegno è localizzato in posizione defilata sul retro dell'edificio principale della ex caserma; da qui la linea raggiunge facilmente la stazione intermedia individuata a monte di Via Bari su un pendio gerbido privo di insediamenti.

I nodi del primo tronco di linea si concentrano pertanto sul posizionamento preciso della partenza e dei 2 sostegni previsti, considerato che la stazione intermedia non presenta a monte di Via Bari particolari problemi di collocazione dell'edificio.

Stazione di partenza

L'area della stazione è obbligata dalla presenza, a monte di Via Fanti D'Italia, di una vasta area attraversata da gallerie ferroviarie sotterranee, locali tecnologici interrati e zone di accesso in sottosuolo verso le stazioni ferroviarie e della metropolitana. L'unico punto al di fuori delle strutture citate per collocare la stazione di partenza, si trova immediatamente a est della galleria ferroviaria di "Principe Sotterranea" e della corrispondente fermata caratterizzata dal foro triangolare ove è situata la scala che permette ai pedoni di raggiungere dall'alto la sede dei binari e viceversa.

Sostegno 1

La collocazione del primo sostegno si trova all'interno dell'area di proprietà dell'ASL 3 ove è sita una sede operativa dell'Ente con ingresso da via Lagaccio, civico 9 e 33 rosso. Il sostegno ha un'altezza di circa 54 mt.

Sostegno 2

La collocazione del secondo sostegno, a seguito delle integrazioni richieste al proponente, è stato spostato verso monte per ragioni di non interferenza con gli interventi di messa in sicurezza della bonifica già eseguita, ma anche per allontanare il sostegno dall'edificio della Gavoglio e per ottenere una minore interferenza visiva con i palazzi posti a ponente della linea.

Stazione intermedia

La stazione intermedia al Lagaccio è localizzata sul pendio a ovest di Via Bari, in prossimità del nuovo ponte Don Acciai a sud-est della zona sportiva del campo di calcio del Lagaccio. La stazione

è inserita in un pendio in forte pendenza caratterizzato da vegetazione a macchia mediterranea di tipo prevalentemente arbustivo e roccia affiorante.

Tronco Lagaccio - Forte Begato

Il secondo tronco presenta una linea di 1280 ml con 2 sostegni. La linea sorvola il territorio ad una quota variabile dai 26 ai 70 mt circa dal suolo a causa dei forti avvallamenti, mentre l'altezza sui 2 sostegni è di 26 mt per il primo e 35 mt per il secondo. La fune si adagia solo in prossimità della stazione di arrivo localizzata a valle della strada che argina le mura di Forte Begato in prossimità dell'accesso al fortilizio.

Sostegni 3 e 4

La collocazione dei sostegni 3 e 4 del secondo tronco, si trova all'interno dell'area collinare del Monte Peralto che sono in parte di proprietà demaniale, in parte di proprietà privata. La sede di installazione lungo la linea funiviaria è situata per entrambi, sulla sommità di crinali trasversali quali punti maggiormente elevati della sezione al suolo lungo la linea. Il 3° sostegno ha un'altezza di circa 26 mt mentre il 4° sostegno è alto circa 47 mt. I sostegni di linea sono studiati con un sistema a traliccio tradizionale di colore grigio chiaro.

Stazione di arrivo

La stazione di arrivo è un edificio seminterrato disposto a valle della strada che argina a sud le antiche mura di Forte Begato. La veste architettonica ne fa una costruzione dalle sembianze architettoniche poco appariscenti e in sintonia con il contesto caratterizzato dalla presenza dominante del Forte Begato. La copertura a livello della strada è immaginata come uno spazio aperto accessibile a tutti, che fronteggia a sud le mura storiche, dando vita ad un'area di sosta ed offrendo al tempo stesso un eccezionale punto panoramico.

La copertura, progettata a verde pensile, si adatta al pendio della strada a margine con lievi pendenze e punti di raccordo fino a formare un largo marciapiede di protezione dalla strada. Per il volume di arrivo della funivia il progetto prevede anche alcuni servizi come una sala riunioni, un bar o punto di ristoro ed un'area informativa sul "Sistema dei Forti Genovesi".

Riguardo alle caratteristiche tecniche il progetto prevede la realizzazione di due impianti della stessa tipologia, molto simili tra loro e con una disposizione simmetrica, ossia due funivie a "va e vieni" con stazioni motrici all'intermedia e stazioni di rinvio terminali alle due estremità. Un impianto collega la stazione di partenza localizzata in piazza Fanti di Italia con la stazione intermedia sita nel quartiere Lagaccio, in zona Ponte Don Antonio Acciai. Il secondo impianto collega la stazione intermedia con la stazione di arrivo posta in prossimità di Forte Begato. Gli impianti hanno un'elevata resistenza al vento laterale.

Il posizionamento degli argani principali per l'azionamento delle due funivie è previsto presso la stazione intermedia; la stazione di monte e quella di valle saranno di semplice rinvio e tensionamento degli anelli trattivi. Il tipo di alimentazione è elettrica, sono presenti, in caso di mancanza della rete elettrica, gruppi elettrogeni di adeguata potenza, che alimentano i motori elettrici principali. Su ogni tronco sono previste cabine da 60 persone con una velocità massima di passaggio sul sostegno di 8 m/s ed una velocità massima in campata di 8-10m/s.

Il progetto prevede l'adozione di funi traenti zincate, prestirate e compattate. Tale tipologia riduce i lavori di manutenzione e grazie al limitato allungamento nel tempo riduce anche gli interventi di accorciamento durante la vita utile. L'impianto adotta le puntuali tecnologie per contenere le vibrazioni e il rumore prodotto dal transito delle cabine, non è previsto il funzionamento della funivia durante il periodo notturno.

La cantierizzazione dell'opera prevede le maggiori criticità nel tratto cittadino della funivia che risulta particolarmente complesso a causa del forte insediamento urbano e per la presenza di strade di modesta larghezza che rendono difficile il reperimento di spazi sufficienti per le manovre dei mezzi di lavoro necessari sia per il trasporto che per l'approvvigionamento dei materiali presso i siti di intervento. In particolare le problematiche di maggiore complessità sono riferibili alla posizione della stazione di partenza ed alla zona di montaggio del primo sostegno. Quest'ultimo in particolare prevede l'installazione su un'area molto scoscesa con balze a differenti quote, di difficile accesso da parte dei mezzi di lavoro, benché confinata ad est e ovest rispettivamente delle due strade parallele (Via Avezzana e Via al Lagaccio). L'accessibilità difficoltosa ai grandi mezzi da lavoro per il

montaggio delle gru, impone un intervento piuttosto duraturo utilizzando entrambi i rami stradali caratterizzati da quote altimetriche differenti.

La durata stimata dei lavori è di circa 420 giorni.

Quadro di riferimento ambientale

Atmosfera e Rumore. Non si rilevano potenziali impatti significativi e negativi

Riguardo a i comparti aria e rumore, si ritiene che non sussistano impatti negativi sostanziali, purché:

- in fase esecutiva siano attuate tutte le misure di mitigazione indicate dal proponente nello Studio preliminare ambientale;
- siano rispettate le prescrizioni per i cantieri di grandi dimensioni di cui al documento “Misure urgenti per la riduzione della concentrazione degli inquinanti nell’aria ambiente in Regione Liguria”, approvato con deliberazione della Giunta regionale n° 941-2018.

Per quanto riguarda l’opera in esercizio, si prende atto dell’asserito futuro rispetto dei limiti, e si ritiene opportuna l’esecuzione di una campagna di misura, da realizzarsi con opera in piena funzione, da effettuarsi in prossimità dei recettori più esposti lungo la prima tratta “Principe – Lagaccio” in corrispondenza:

- della stazione di valle
- dei due piloni previsti
- della stazione di arrivo, presso il ponte Don Antonio Acciai.

Acque. Non si rilevano potenziali impatti significativi e negativi

Contributo istruttorio

L’area di intervento non interferisce direttamente con corpi idrici individuati, in base alla direttiva 2000/60/CE e alla parte terza del d.lgs. 152/06, nel Piano regionale di Tutela delle Acque (PTA) attualmente vigente (aggiornamento di cui alla DCR n. 11/2016). Come evidenziato nello Studio Preliminare Ambientale (Rel.06) non risultano derivazioni idriche, né ad uso potabile né per altri usi, nelle vicinanze dell’area di intervento (come si evince anche dal database regionale alla data del 25/01/2023).

In considerazione della localizzazione dell’intervento ed alla sua stessa tipologia non si prevedono impatti negativi significativi dell’opera in progetto in fase di esercizio sulla matrice “acqua” per gli aspetti di competenza del nostro ufficio.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto si ritiene che l’intervento non sia in contrasto con gli obiettivi di qualità dei corpi idrici e le norme di cui al Piano regionale di Tutela delle Acque – PTA (di cui alla DCR n. 11/2016).

Assetto del Territorio, in nome e per conto dell’Autorità di bacino distrettuale dell’Appennino Settentrionale. Non si rilevano potenziali impatti significativi e negativi

Contributo istruttorio

Ai fini del presente procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA, si rileva che, rispetto al progetto consegnato inizialmente, nella documentazione integrativa il sostegno intermedio S2, in corrispondenza dell’area dell’ex caserma Gavoglio, è stato spostato verso monte nella posizione S2a. Inoltre, è stata prodotta una tavola di sovrapposizione delle opere in progetto rispetto ai tiranti massimi per i tempi di ritorno 50, 200 e 500 anni associati alle aree inondabili del rio Lagaccio, nonché al tracciato del medesimo rio.

In sintesi, secondo quanto riportato nella documentazione e tenuto conto dell’istruttoria svolta, si rileva che l’intervento, per quanto attiene le opere a terra:

- è localizzato in aree a suscettività al dissesto elevata Pg3b, media Pg2 e bassa Pg1. Si evidenzia, in particolare, un’interferenza che riguarda la stazione intermedia e il sostegno intermedio S3 rispetto all’area Pg3b;
- è localizzato all’interno della fascia di rispetto di 100 [m] da corpi o cigli di frana. Si evidenzia, in particolare, un’interferenza che riguarda la stazione intermedia e il sostegno intermedio S3 rispetto alla fascia di rispetto di alcuni cicli di frana a monte del campo sportivo del Lagaccio, come riportati nella carta della franosità reale (tav. 213160) del Piano di Bacino;
- è localizzato in area speciale di tipo B2 (discariche dismesse e riporti antropici). Si evidenzia, in particolare, un’interferenza tra il sostegno intermedio S2a e l’area speciale di tipo B2

dell'area ex caserma Gavoglio, corrispondente a un grosso riporto (gr) secondo la carta geolitologica (tav. 213160) del Piano di Bacino;

- è localizzato all'interno della fascia di rispetto di 100 [m] da altre aree speciali di tipo A (cave attive, miniere attive e discariche in esercizio), B1 (cave attualmente cessate o in corso di sistemazione) e B2 (discariche dismesse e riporti antropici). Si evidenzia, in particolare, un'interferenza che riguarda la stazione di partenza, la stazione intermedia e il sostegno intermedio S3 rispetto alla fascia di rispetto di due aree B2, corrispondenti a grossi riporti (gr) secondo la carta geolitologica (tav. 213160) del Piano di Bacino;
- non interferisce con il reticolo idrografico regionale adottato con D.G.R. 507/2019;
- non interferisce con le fasce di inondabilità;
- non interferisce con interventi di mitigazione del rischio idrogeologico.

Relativamente all'interferenza dell'intervento in progetto con l'area Pg3b, trova applicazione la disciplina dell'art. 16 c. 3-ter e seg. delle Norme di Attuazione del Piano di Bacino.

Relativamente all'interferenza dell'intervento in progetto con l'area speciale B2, trova applicazione la disciplina dell'art. 16-bis c. 5 e seg. delle Norme di Attuazione del Piano di Bacino, secondo cui è previsto il parere del competente Settore Difesa del Suolo nella casistica di progetti individuata dallo stesso articolo.

Relativamente all'interferenza dell'intervento in progetto con la fascia di rispetto di 100 [m] dai cigli di frana e dalle aree speciali B2, trovano applicazione le misure di attenzione dell'art. 16-ter c. 2 e 3 delle Norme di Attuazione del Piano di Bacino.

Ciò premesso e considerato, per quanto di competenza dello scrivente Settore, nell'ambito del procedimento in oggetto non si rilevano impatti ambientali significativi e negativi, a condizione che nelle successive fasi progettuali siano rispettate le Norme di Attuazione del Piano di Bacino Ambito 14, con particolare riferimento agli artt. 16, 16-bis e 16-ter.

Si rimarca, infine, che restano ferme le competenze del Settore Difesa del Suolo Genova in materia di polizia idraulica ex R.D. 523/1904, nonché quelle previste dalle Norme di Attuazione del citato Piano di Bacino.

Difesa Suolo. *Non si rilevano potenziali impatti significativi e negativi*

Contributo istruttorio

Per quanto attiene agli aspetti di natura idraulica, dall'analisi della documentazione, emerge che tutte le opere di progetto previste, in superficie e di fondazione, sono esterne alla fascia di inedificabilità assoluta di 10 metri del rio Lagaccio, pertanto non sono soggette all'autorizzazione ex R.D. 523/1904 e ex Regolamento Regionale n.3/2011. Dalla stessa documentazione emerge, inoltre, che le opere sono esterne alle fasce di inondabilità dello stesso corso d'acqua come individuate nella variante al Piano di Bacino adottata con DSG n.112 del 14.11.2022 dall'Autorità di Bacino Distrettuale Appennino Settentrionale. A tal proposito si ricorda che, sino alla data di approvazione della variante citata, il rio Lagaccio non risulta indagato idraulicamente nell'ambito del vigente Piano di bacino, pertanto lo scrivente Settore dovrà rilasciare parere in merito alle opere ai sensi dell'art. 8 delle Norme di Attuazione dello stesso piano.

Per quanto attiene agli aspetti di natura geologica, Alcune opere in progetto ricadono all'interno di aree classificate come Area Speciale B2, (aree di discariche dismesse e di riporti antropici), nella Carta della Suscettività al Dissesto del Piano di Bacino, dove per i riutilizzi è previsto un parere dello scrivente Settore sulla base di uno studio di maggior dettaglio che analizzi gli aspetti geomorfologici, geotecnici ed idrogeologici degli areali, ai fini della valutazione della compatibilità della realizzazione dell'intervento. Nella fattispecie, dall'analisi degli elaborati presentati, risulta che:

- il secondo pilone presso ex Caserma Gavoglio, ricade totalmente in area B2 pertanto in fase autorizzativa sarà necessario richiedere espressione di parere ai sensi dell'art. 16 bis commi 5 e 6 delle Norme del Piano di Bacino;
- la stazione di partenza da Piazza Acquaverde Stazione Genova Principe e la seconda stazione di interscambio Zona Lagaccio, lambiscono delle aree B2, pertanto, solo in caso gli scavi o fondazioni interferiscano con il riporto, in fase autorizzativa sarà necessario l'espressione di parere, ai sensi dell'art. 16 bis commi 5 e 6 delle Norme del Piano di Bacino.

Per l'espressione di tale parere, sarà necessario presentare ulteriori approfondimenti geotecnici a seguito di adeguata campagna geognostica, come peraltro evidenziato dalla Relazione Geologica

allegata. Per quanto sopra esposto, in considerazione delle conoscenze attualmente disponibili, non si ravvisano motivi ostativi per quanto attiene alle competenze in capo allo scrivente Settore in merito al progetto in esame.

Terre e Rocce. *Non si rilevano potenziali impatti significativi e negativi*

Contributo istruttorio

Relazione integrativa vengono riassunti correttamente i possibili scenari sull'utilizzo delle terre e rocce da scavo prodotte dall'opera (totale 21.440 mc) che potranno essere concretizzati solo dopo i risultati della caratterizzazione ambientale che comunque deve essere effettuata in fase progettuale in quanto, come stabilito dall'Allegato 9 del DPR120/17, la caratterizzazione ambientale in corso d'opera può essere eseguita solo nel caso di in cui sia comprovata l'impossibilità di eseguire un'indagine ambientale propedeutica la realizzazione dell'opera.

I risultati della caratterizzazione ambientale delle aree di scavo svolta in fase progettuale in cui devono essere esplicitate le modalità di campionamento e di analisi ed il volume di terre e rocce e l'area di scavo a cui si riferisce il singolo campione ed i limiti di riferimento in base alla destinazione urbanistica d'uso dell'area oggetto di campionamento. Sulla base delle risultanze analitiche si potranno concretizzare le varie ipotesi di gestione delle terre e rocce da scavo prodotte dall'opera.

Biodiversità. *Non si rilevano potenziali impatti significativi e negativi*

Contributo istruttorio

Vista la documentazione integrativa trasmessa, verificata l'assenza di target naturalistici di rilievo conservazionistico e patrimoniale, tenuto conto delle mitigazioni indicate in fase di cantiere e di esercizio dell'opera, non si evidenziano criticità o problematiche che esigano particolare attenzione da parte del Settore delle Politiche della Natura e delle aree interne, protette e marine. Parchi e Biodiversità.

Urbanistica e Paesaggio. *Non si rilevano potenziali impatti significativi e negativi*

Contributo istruttorio

Urbanistica

Demandando alla competenza ed all'esclusiva responsabilità dell'Amministrazione Comunale gli approfondimenti in merito alle pertinenti procedure urbanistiche ed espropriative eventualmente da attivare in base alla legislazione vigente, si evidenziano i seguenti aspetti relativi all'inserimento dell'impianto nel contesto di riferimento:

- 1) sviluppo tracciato - il primo tronco presenta una linea di 1200 m che si estende su un territorio urbanizzato caratterizzato, in particolare nel tratto a valle, da un fitto tessuto insediativo composto da edifici residenziali ed infrastrutture di varia natura e dimensioni. La collocazione dei sostegni 1 e 2 (di rilevante altezza compresa tra circa 54 mt e 70 mt) si inserisce pertanto in spazi insediati e il tracciato dell'impianto interessa (tav. 8) direttamente con il sorvolo n.6 condomini sottostanti e in termini di impatto visivo gli edifici limitrofi o prossimi disposti ai lati della valletta del Lagaccio, costituendo pertanto intervento incidente sugli ambiti attraversati. La densità dell'abitato nonché un'infrastrutturazione viaria che già oggi presenta elementi di criticità costituiscono elementi di fragilità dei luoghi rispetto ai quali ogni ulteriore trasformazione deve rapportarsi ed essere verificata;
- 2) Interferenze con infrastrutture esistenti - nel primo tronco la funivia oltre a strade pubbliche e piazze interferisce anche con il sorvolo l'impianto ferroviario della stazione ferroviaria di Principe, mentre nel secondo tronco incrocia il tracciato di 2 elettrodotti aerei trasversali alla stessa;
- 3) cantieri e opere connesse - l'allestimento delle aree di cantiere e delle opere provvisorie di accesso dei mezzi di lavoro presenta complessità di cui tener conto:
 - o nel primo tratto cittadino della funivia in particolare con riferimento alla realizzazione del primo sostegno a causa del denso insediamento urbano con presenza di strade di modesta larghezza;
 - o nel secondo tratto della funivia, che attraversa le aree collinari, in relazione alla collocazione dei sostegni e delle stazioni in aree con valenze naturalistiche,

vegetazionali e paesaggistiche oggetto di specifica tutela (vincoli paesaggistici, area protetta del Parco delle Mura, regimi di mantenimento e di conservazione del PTCP). Le tematiche segnalate nei punti 1), 2) e 3), costituiscono *ope legis*, elementi fondanti della progettazione dell'opera pubblica. Esse pertanto – con le altre legate alle peculiarità dell'intervento – andranno compiutamente analizzate in ogni pertinente livello di progettazione e costituiranno elemento di valutazione portante dei processi di verifica e di validazione preordinati all'approvazione del progetto, con particolare riguardo alla conformità normativa (specie orientata alla sicurezza) ed alle tematiche di natura pianificatoria, urbanistica e territoriale (integrate dalla valutazione di discipline particolari come quelle previste per eventuali aree protette, regimi di mantenimento e conservazione di PTCP *et similia*), nonché paesaggistica, nell'ambito del cui esame finalizzato al pertinente titolo abilitativo da rilasciarsi ai sensi e per gli effetti dell'art. 146 D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", saranno valutate le verifiche effettuate e le soluzioni mitigative previste.

Paesaggio

sotto il profilo paesaggistico il contributo può essere articolato con riferimento alle considerazioni a scala territoriale evidenziando che l'ambito di interesse, sia a scala regionale che comunale, risulta connotato da un organizzato tessuto urbano, una dorsale di collegamento prevalentemente interessata dal Parco delle Mura qualificata come ambito di interesse naturalistico e paesaggistico e da una parte prossima all'area di crinale interessata dal Sistema dei Forti avente una valenza testimoniale storica, ma al tempo stesso costituente cornice visiva rispetto al nucleo storico cittadino. Il sistema della funicolare individua un sistema alternativo di collegamento tra struttura urbanizzata ed ambito naturalistico e testimoniale che potenzialmente risulta in grado di valorizzare l'accessibilità al sistema dei Forti ed al Parco delle Mura ed al tempo stesso può costituire, qualora non vengano intraprese le migliori tecnologie ed attuata una attenta gestione del processo di progettazione e realizzazione, elemento di intrusività rispetto al denso tessuto abitato (esaminabili anche in sinergia con interventi di mitigazione e compensazione) ed all'estrema vulnerabilità paesaggistica dell'area naturale e del sistema fortilizio.

Il rapporto esistente sotto il profilo paesaggistico dell'inserimento dell'infrastruttura rispetto al tessuto urbano richiede un dettaglio di scala che il Piano territoriale di coordinamento paesistico ha ritenuto di rinviare alla scala urbanistica, mentre il rapporto della nuova previsione rispetto alla dorsale interessata dal Parco delle Mura ed il Sistema dei Forti inerisce ambiti la cui valenza paesaggistica trova evidente riscontro sia nel PTCP che nell'individuazione del vincolo imposto ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. n° 42/2004.

Con riferimento in particolare a questi ultimi ambiti, per i quali viene individuato un interesse pubblico sotto il profilo paesaggistico, la nuova infrastruttura deve necessariamente inquadrarsi come intervento in grado di valorizzare e riqualificare il bene tutelato. Declinando questo obiettivo rispetto all'intervento prospettato significa che ogni elemento costruttivo, oltre ad avvalersi delle migliori tecnologie disponibili sul mercato a motivo della rilevante funzione tecnologica dell'impianto, debba essere progettato minimizzando le alterazioni dell'ambito di riferimento sia sotto il profilo morfologico che insediativo e sia inteso quale elemento di valorizzazione al sistema di beni tutelati costituiti dal Parco delle Mura ed il Sistema dei Forti.

Anche sotto il profilo paesaggistico, stante un giudizio complessivamente favorevole all'intervento, le osservazioni sopra evidenziate presuppongono una serie di doverose valutazioni di dettaglio che verranno sviluppate:

- in ogni pertinente livello di progettazione e nell'ambito del procedimento di verifica e validazione dell'Opera pubblica;
- nell'ambito del successivo esame finalizzato al pertinente titolo abilitativo da rilasciarsi ai sensi e per gli effetti dell'art. 146 D. Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", ove dovranno essere valutate le verifiche effettuate e le soluzioni mitigative previste.

CONSIDERAZIONI E CONCLUSIONI

Alla luce dell'istruttoria sopra svolta, sulla base della documentazione prodotta e dei contributi istruttori espressi dai competenti uffici, è ritenuto che, il progetto denominato; "Creazione nuova accessibilità al sistema dei forti di Genova mediante la realizzazione di una nuova funivia", sito nel Comune di Genova (GE), proposto dal Comune di Genova, con sede in via di Francia 1 – 16149 Genova, non debba essere assoggettato alla procedura di autorizzazione unica regionale ex art. 27 bis del D. Lgs. n° 152/2006 purché, ferme restando le misure mitigative contenute nello Studio Preliminare Ambientale, vengano rispettate le seguenti condizioni ambientali, aventi valore di prescrizione vincolante ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. O-ter) del D. Lgs. 152/2006:

A. Condizione ambientale in fase pre autorizzativa	
ARPAL	E' richiesta la caratterizzazione ambientale delle aree di scavo svolta in fase progettuale, in cui dovranno essere esplicitate le modalità di campionamento e di analisi ed il volume di terre e rocce e l'area di scavo a cui si riferisce il singolo campione ed i limiti di riferimento in base alla destinazione urbanistica d'uso dell'area oggetto di campionamento. Sulla base delle risultanze analitiche si potranno concretizzare le varie ipotesi di gestione delle terre e rocce da scavo prodotte dall'opera.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase pre autorizzativa
Ente preposto alla Verifica	ARPAL
Enti coinvolti	Regione Liguria, ARPAL

B. Condizione ambientale in fase realizzativa	
Settore Ecologia	Devono essere rispettate le prescrizioni per i cantieri di grandi dimensioni di cui al documento "Misure urgenti per la riduzione della concentrazione degli inquinanti nell'aria ambiente in Regione Liguria", approvato con deliberazione della Giunta regionale n° 941-2018.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase realizzativa
Ente preposto alla Verifica	ARPAL
Enti coinvolti	Regione Liguria, Settore Ecologia

C. Condizione ambientale in fase di esercizio	
ARPAL	Comparto Rumore, è richiesta l'esecuzione di una campagna di misura, da realizzarsi con opera in piena funzione, da effettuarsi in prossimità dei recettori più esposti lungo la prima tratta "Principe – Lagaccio" in corrispondenza: <ul style="list-style-type: none">○ della stazione di valle○ dei due piloni previsti○ della stazione di arrivo, presso il ponte Don Antonio Acciai.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di esercizio

Ente preposto alla Verifica	ARPAL
Enti coinvolti	Regione Liguria, ARPAL

Identificativo atto: 2023-AM-2038

Area tematica: Territorio e Ambiente > Trasporti ,

Iter di approvazione del decreto

Compito	Assegnatario	Note	In sostituzione di	Data di completamento
*Approvazione soggetto emanante (regolarità amministrativa, tecnica)	Paola CARNEVALE		-	21-03-2023 17:00
*Approvazione Dirigente (regolarità amministrativa, tecnica e contabile)	Paola CARNEVALE		-	21-03-2023 17:00
*Validazione Responsabile procedimento (Istruttoria)	Roberto NAVARRA		-	21-03-2023 16:54

L'apposizione dei precedenti visti attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile dell'atto sotto il profilo della legittimità nell'ambito delle rispettive competenze

Trasmissione provvedimento:

Sito web della Regione Liguria