

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del collegamento tra il Parco Scientifico e Tecnologico degli Erzelli e Aeroporto di Genova Cristoforo Colombo denominato "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli",", che modifica, per il tratto ricadente in area di competenza aeroportuale, il progetto preliminare di "Realizzazione di una cabinovia automatica per il collegamento fra la nuova stazione ferroviaria e l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova" autorizzato con Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale DEC/VIA/6919 del 23/01/2002.

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Nel seguito vengono descritte le finalità e le motivazioni della proposta di modifica del progetto preliminare per la "Realizzazione di una cabinovia automatica per il collegamento fra la nuova stazione ferroviaria e l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova". Tale progetto era incluso nel più ampio Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, assoggettato a VIA e autorizzato con Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale DEC/VIA/6919 del 23/01/2002.

Nel progetto del Piano di Sviluppo Aeroportuale l'aeroporto di Genova ha previsto una nuova organizzazione delle aree adiacenti allo scalo al fine di migliorare l'efficienza e l'accessibilità dell'aeroporto, aumentandone così l'attrattività per il trasporto merci e passeggeri, anche rispetto ad altri scali concorrenti.

Per il collegamento aeroporto/ferrovia il progetto prevedeva un sistema di trasporto collettivo con cabinovia urbana. Il tratto del nuovo sistema di trasporto dedicato alla tratta Stazione FS/Erzelli, da realizzare tramite tecnologia People Mover, sostituisce la cabinovia conservandone però la finalità di connettere rapidamente l'aeroporto alla nuova stazione ferroviaria, aggiungendo inoltre la possibilità di proseguire, tramite un rapido interscambio all'interno dello stesso edificio mediante sistemi di traslazione meccanica (ascensori/scale mobili) verso la collina degli Erzelli, dove sorgerà il nuovo Parco Scientifico e Tecnologico.

Si ritiene opportuno far rientrare la presente verifica nell'ambito della Valutazione preliminare per modifiche disciplinata, in particolare, dall'art. 6 comma 9-bis del D. Lgs. 152/2006.

A differenza della valutazione preliminare per modifiche, estensioni o adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali, di opere o impianti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV per i quali si presuppone l'assenza di potenziali impatti significativi e negativi, regolamentata, dal comma 9, questo tipo di valutazione, ricade nella casistica afferente all'ambito di progetti già autorizzati, per varianti progettuali legate a modifiche, estensioni, e adeguamenti tecnici non sostanziali che non comportino impatti ambientali significativi e negativi.

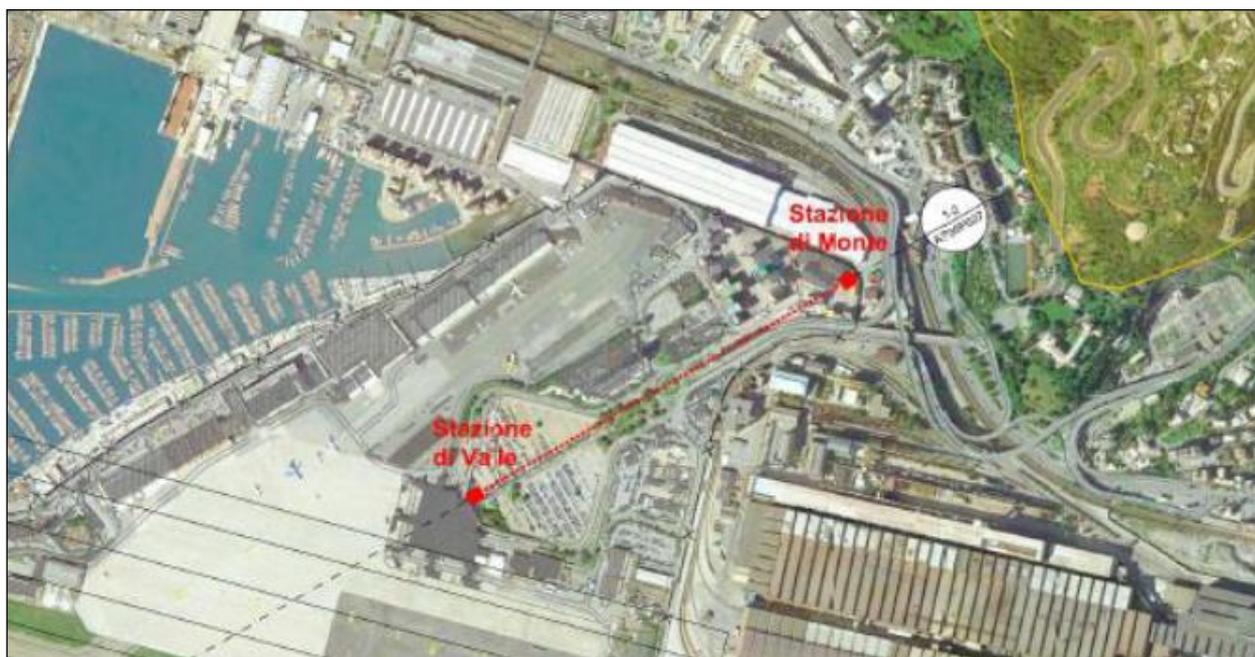
Nello specifico, si è inteso valutare *la comparazione* tra il tratto di opera pertinente al progetto "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli" *ricadente in ambito aeroportuale, e l'analogo progetto autorizzato pertinente al progetto di "Realizzazione di una cabinovia automatica per il collegamento fra la nuova stazione ferroviaria e l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova" autorizzato con Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale DEC/VIA/6919 del 23/01/2002.*

4. Localizzazione del progetto

Il progetto del People Mover - impianto di collegamento dall'Aeroporto di Genova alla stazione Cornigliano Erzelli FS ricade all'interno del Comune di Genova, come mostrato dall'estratto della corografia della linea sotto riportato (in rosso il tratto ricadente in area di pertinenza aeroportuale e di interesse della presente valutazione preliminare). In tale tratto il People Mover va a sostituire, mantenendo lo stesso tragitto per la quasi totalità del tracciato, il collegamento tramite cabinovia.

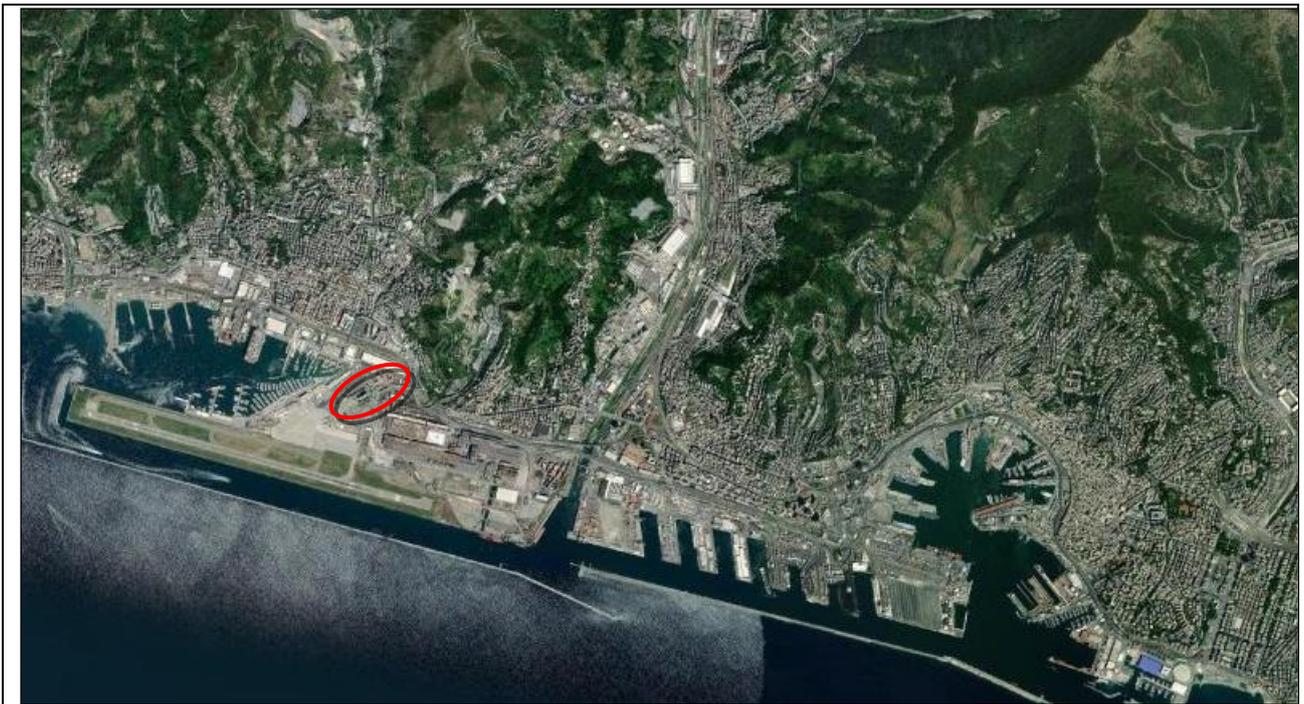
Quest'ultimo intervento, facente parte del Progetto G.A.T.E., prevedeva il collegamento della stazione FS Erzelli/Aeroporto con l'aeroporto stesso tramite una cabinovia. Questo progetto sarà sostituito dalla tratta del People Mover realizzata fra la nuova stazione ferroviaria e l'aerostazione. Il progetto della cabinovia era già ricompreso nel più ampio Piano di Sviluppo Aeroportuale per l'Aeroporto di Genova, assoggettato a VIA e autorizzato con Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale DEC/VIA/6919 del 23/01/2002.

Di seguito si riporta stralcio del progetto G.A.T.E. sopra menzionato.



Di seguito si riporta invece stralcio della Corografia con inquadramento esteso, che consente la localizzazione dell'intervento modificato oggetto della presente valutazione nell'ambito del territorio comunale di Genova.

L'intervento si localizza tra l'abitato di Genova e di Sestri Ponente, nell'area ricompresa tra il corridoio infrastrutturale del raccordo autostradale della A10, la SS1 Via Aurelia, l'aeroporto C. Colombo e la zona portuale di ponente.



Il tracciato dell'infrastruttura viene distinto in due tratte così come rappresentate nella figura sopra riportata: con la linea verde viene indicato il collegamento con il sistema modale denominato "People Mover" (fra l'aerostazione e la nuova stazione ferroviaria), mentre con la linea arancio viene indicato il collegamento tramite funicolare terrestre (fra la nuova stazione ferroviaria e la collina di Erzelli).

Entrambi i sistemi sono caratterizzati dall'adozione di tecnologia a fune; la differenza consiste nel fatto che il People Mover prevede veicoli su ruote gommate, adatte al tratto di valle fra l'aeroporto e la ferrovia pressoché pianeggiante, mentre la funicolare terrestre prevede ruote metalliche su rotaia necessarie per affrontare la forte pendenza del tratto di approccio alla collina di Erzelli.

In prossimità della nuova stazione ferroviaria Erzelli FS si prevede la realizzazione della stazione di interscambio tra i due diversi sistemi di trasporto previsti nelle due tratte.

La stazione di interscambio sarà realizzata in adiacenza allo stabilimento industriale di Acciaierie d'Italia, in un'area attualmente destinata principalmente a deposito container.

Per approfondimenti relativi all'uso attuale e alle destinazioni d'uso del suolo, nonché alla presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale, si faccia riferimento all'allegato denominato "ALL4_PPAMBRE01_B_Studio di prefattibilità ambientale" indicato in Tabella 10.

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D. Lgs.105/2015).

Il tracciato tra l'aerostazione e la stazione ferroviaria presenta un percorso rettilineo con pendenza pari a circa 0,5%.

La stazione Aeroporto del People Mover è la stazione di corrispondenza con l'omonimo scalo aeroportuale cittadino. La stazione è posizionata a ridosso del terminal aeroportuale, in modo da garantire lo sbarco diretto delle persone da e verso la stazione, analogamente a quanto già previsto dal progetto G.A.T.E. descritto in Tabella 4. Per il collegamento aeroporto/ferrovia il progetto G.A.T.E. prevedeva un sistema di trasporto collettivo con cabinovia urbana. Il People Mover sostituisce la cabinovia conservandone però la ratio, ossia il fine di connettere rapidamente l'aeroporto alla nuova stazione FS, aggiungendo inoltre la possibilità di proseguire tramite funicolare terrestre verso la collina degli Erzelli, dove sorgerà il nuovo Parco Scientifico e Tecnologico.

Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D. Lgs.105/2015 relativo al Rischio di Incidenti Rilevanti.

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Per la realizzazione del nuovo sistema di trasporto e delle opere connesse saranno previste due tipologie di cantiere, una pertinente alle opere puntuali e una relativa alle opere lineari.

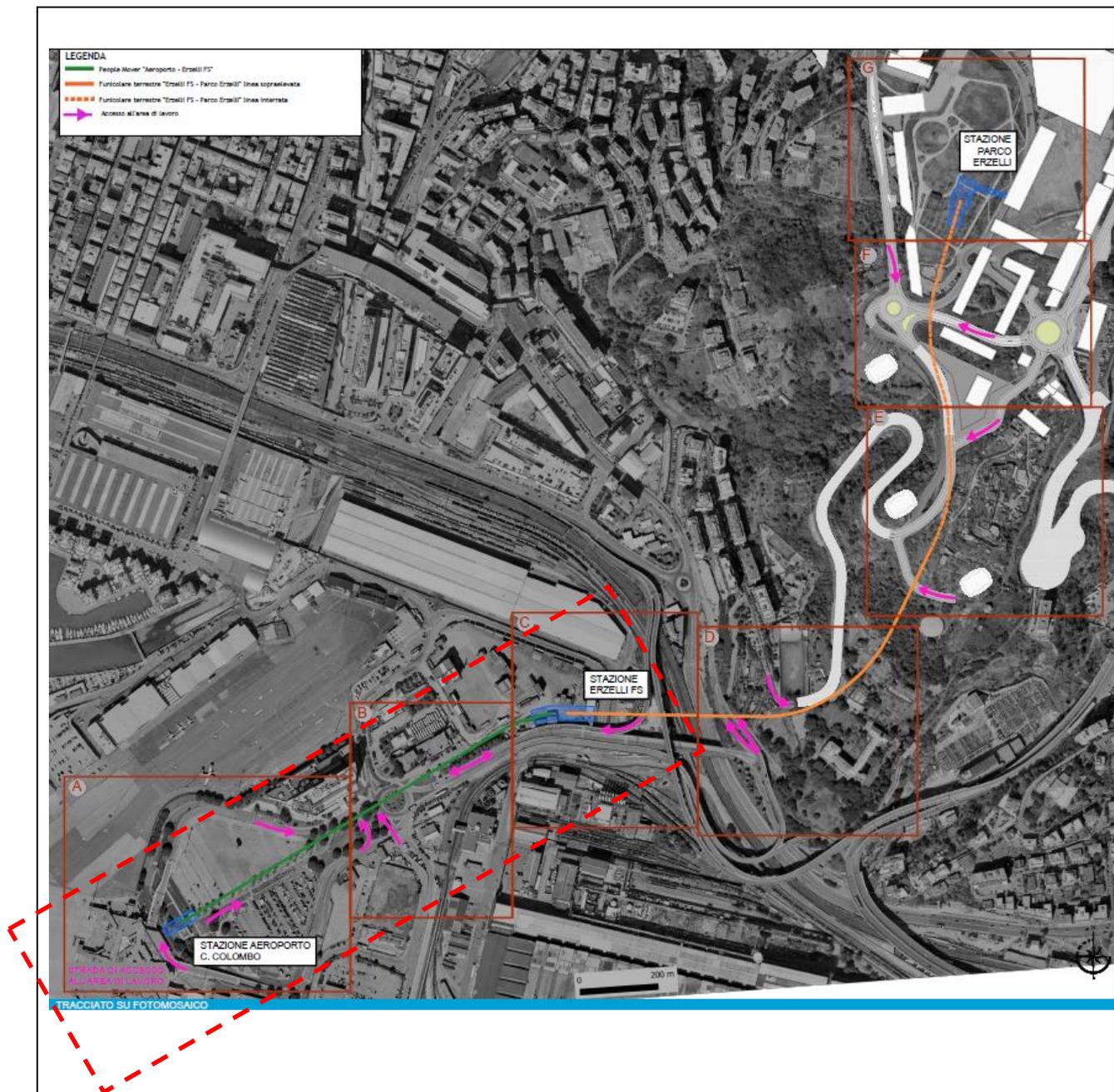
Le opere puntuali sono propedeutiche a quelle di linea e si riferiscono allo spostamento dei servizi interferenti, alla realizzazione delle fondazioni profonde, alla realizzazione delle pile in c.a. dell'impalcato del People Mover e alla realizzazione dei fabbricati di stazione,

Per le opere di linea si considera: il varo delle travi reticolari di linea in acciaio il montaggio delle passerelle e dei parapetti, il passaggio dei cavidotti di linea e tutte le opere tecnologiche.

La cantierizzazione della nuova infrastruttura e delle opere connesse, in base alla localizzazione delle stesse, alla morfologia dell'ambiente circostante, al tessuto urbano attraversato, alle interferenze con infrastrutture esistenti e alle metodologie costruttive ipotizzate, è stata concepita individuando 7 sotto cantieri, relativi principalmente alle lavorazioni di linea e alle opere per le stazioni:

- Tre sono relativi collegamento tramite People Mover tra la stazione Erzelli FS e la stazione Aeroporto C. Colombo;
- Quattro sono relativi al collegamento tra la stazione Erzelli FS e il Parco tecnologico con la funicolare terrestre.

Di seguito si riporta stralcio cartografico con localizzazione dei sotto cantieri individuati.



LEGENDA:

- — Tratta di collegamento con People Mover
- — Tratta di collegamento con la funicolare terrestre
- - - - Porzione di infrastruttura ricadente in ambito aeroportuale
- — Aree di cantiere

Il tracciato è stato suddiviso in 7 lotti funzionali di cantierizzazione, di seguito sono riportati in dettaglio quelli ricadenti in area Aeroportuale evidenziata in tratteggio rosso.

Le principali ipotesi che dovranno essere prese in considerazione per la progettazione di dettaglio delle cantierizzazioni sono le seguenti:

- l'organizzazione dei cantieri in "aree di lavoro" differenziate per minimizzare l'impatto con il contesto di intervento;
- la previsione di aree di cantiere da adibire a deposito materiale, alla prefabbricazione di travi, installazione baracche, parcheggio mezzi, ecc.

Nell'organizzazione di dettaglio dei cantieri e durante la realizzazione delle opere si dovranno inoltre tenere presenti i seguenti condizionamenti:

- garantire gli accessi ai passi carrai;
- garantire gli accessi ai mezzi di emergenza;
- garantire per quanto più possibile la viabilità in prossimità dei cantieri della funicolare (il periodo di eventuali interruzioni di viabilità dovrà essere limitato per il tempo strettamente necessario ai lavori);
- garantire la realizzazione di itinerari alternativi per il traffico pubblico e privato in grado di garantire il più possibile livelli di sicurezza e livelli di prestazione analoghi a quelli originali;
- evitare la sovrapposizione di cantieri di natura diversa da quelli strettamente legati alla realizzazione della funicolare;
- garantire la movimentazione dei mezzi pesanti al di fuori degli orari di punta del traffico cittadino;
- studiare la viabilità alternativa in funzione dell'entità del cantiere e della tipologia dello stesso;
- predisporre tutta la segnaletica orizzontale e verticale necessaria per la viabilità provvisoria; essa dovrà garantire condizioni di sicurezza, chiarezza e visibilità per il traffico pubblico e privato;
- predisporre una campagna di informazione e di concentrazione tra tutte le organizzazioni coinvolte per quanto riguarda il traffico, la viabilità provvisoria, gli interventi sui sottoservizi, gli accessi carrai, l'accesso agli esercizi commerciali, ecc.(cittadini, esercenti commerciali, pubblici servizi, vigilanza urbana, organi comunali, ecc.).

La realizzazione della tratta in ambito aeroportuale è stata suddivisa in tre fasi di cantierizzazione, con cantieri più piccoli relativi principalmente alla realizzazione delle opere propedeutiche alle lavorazioni di linea.

Per quanto riguarda gli adempimenti relativi agli obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo, l'appaltatore avrà in capo la verifica degli estremi autorizzativi degli impianti di recupero rifiuti individuati in prossimità delle aree di intervento, preventivamente alla realizzazione delle opere. Inoltre, l'appaltatore, in qualità di produttore dei rifiuti, si occuperà di determinare la scelta del Codice CER, dopo aver eseguito gli accertamenti previsti dalla vigente normativa ambientale.

Nelle successive fasi progettuali verrà verificata inoltre la disponibilità di ulteriori siti che si possano rendere disponibili come destinazioni finali (impianti di recupero/smaltimento) ove conferire i materiali di risulta.

Per quanto riguarda la possibilità di contaminazione del suolo, che può originarsi dalla movimentazione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti da demolizione oltre che dal dilavamento degli stessi, ad opera delle acque piovane, saranno seguite tutte le procedure operative e gli interventi di potenziale mitigazione esaminate in tabella 9 relativa alle interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale, al fine di evitare tutte le ipotetiche interferenze e le possibilità di contaminazione per le varie componenti. In generale, l'impatto sulla qualità dei suoli e sottosuoli è da ritenersi trascurabile.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale DEC/VIA/6919 del 23/01/2002 – per la realizzazione di una cabinovia automatica per il collegamento tra la stazione ferroviaria e l'aeroporto "Cristoforo Colombo" di Genova.
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<i>ANSFISA Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali</i>
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> PAUR (provvedimento autorizzatorio unico regionale)	REGIONE - Settore VIA e sviluppo sostenibile _____
<input type="checkbox"/> _____	_____
<input type="checkbox"/> _____	

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

¹ Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il Progetto di collegamento denominato "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli", analogamente al precedente Progetto <i>di una cabinovia automatica per il collegamento fra la stazione ferroviaria e l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova</i>, rientra negli ambiti 12 e 13 nell'ambito dei Piani di Bacino della Provincia di Genova, per i quali l'ultima variante del Piano Stralcio per la tutela del Rischio idrogeologico è entrata in vigore il 24/11/21. Dalla Carta delle Fasce di inondabilità, in prossimità della stazione ferroviaria di Sestri Ponente è presente il passaggio dell'ultimo tratto del torrente Chiaravagna tombato che determina in corrispondenza della stazione ferroviaria medesima una Fascia A inondabile per un tempo di ritorno T=50 anni. Il Tratto di People Mover oggetto di analisi non ricade in aree soggette a rischio idraulico.</p>

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito aeroportuale di Genova e in particolare quello di intervento è disciplinato dal Piano della Costa, che costituisce approfondimento puntuale del PTCP. Lo scalo aereo, già parte integrante del contesto urbano in cui si inserisce, è circondato dal mare, facendo parte così della zona costiera. Nasce infatti da un riempimento a mare, in località Sestri Ponente, delegazione del Comune di Genova. Tuttavia, a caratterizzare questo particolare ambito è piuttosto la funzione logistico-aeroportuale, che contraddistingue questa porzione di territorio dal restante ambito costiero. Ne è una comprova la presenza del Piano di Sviluppo Aeroportuale quale specifico strumento di governo del territorio. Pertanto il mare, in questo caso specifico, rappresenta un limite fisico e naturale al suo sviluppo. L'intervento ricade all'interno del sedime aeroportuale, senza comportare nuove espansioni del polo.

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione²</i>
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il nuovo progetto, denominato "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e il parco tecnologico degli Erzelli", non interessa zone boscate tutelate, analogamente al precedente Progetto di una cabinovia automatica per il collegamento fra la stazione ferroviaria e l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova".

<p>4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Il Progetto "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e il parco tecnologico degli Erzelli" non interessa zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale 394/1991 relativa a Parchi e Riserve Naturali, a siti Rete Natura 2000, ai sensi delle Direttive 2009/147/CE e 92/CEE, in analogia al precedente Progetto di una cabinovia automatica per il collegamento fra la stazione ferroviaria e l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova.</p> <p>Le aree appartenenti a rete Natura 2000 <u>più vicine</u> all'area in oggetto sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZSC Monte Gazzo (IT1331615) ubicata a 1,4 km; - ZSC Torre Quezzi (IT1331606) ubicata a circa 8,1 km; - ZSC Rio Ciaè (IT1330893) ubicata a circa 9,8; - ZSC Praglia-Pracaban-Monte Leco-Punta Martin (IT1331501) ubicata a circa 4 km; - ZSC Val Noci-Torre Geirato-Alpesisa (IT1331721) ubicata a circa 11,1 km; - ZSC Fondali Boccadasse-Nervi (IT1332576) ubicata a circa 8,8 km
---	--------------------------	--

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'intervento ricade, nell'ambito della zonizzazione del territorio regionale attinente alla protezione della salute, nell'agglomerato di Genova individuato dall'area IT0711. Per le stazioni Multedo Ronchi, Via Buozzi e Multedo Villa Chiesa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/20. Nel 2019 in tutte le postazioni di misura, compresa quella di via Buozzi, significativa per caratterizzare l'area oggetto di intervento, si registrano sia il rispetto del valore medio annuale ($40\mu\text{g}/\text{m}^3$) che quello del valore limite sulla media giornaliera ($50\mu\text{g}/\text{m}^3$); - per quanto riguarda le acque marino costiere, nella zona di pertinenza dei rivi interessati dal progetto permane uno stato ecologico buono e uno stato chimico non buono; - il progetto ricade all'interno del Bacino Rio Secco, di superficie pari a circa 2,3 kmq e del Bacino Idrografico Fosso Cassinelle, di superficie circa 11,3 kmq. L'opera di progetto sfiora il Rio Negrone, il quale raggiunge, come esplicitato dal PTA, nel periodo 2009-2013, una valutazione pari a Buono sia per lo stato chimico che per quello ecologico. <p>Non si ha evidenza di zone oggetto di intervento in cui si è verificato il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale (nessuna interferenza diretta o indiretta con SIN).</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il Progetto "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e il parco tecnologico degli Erzelli", in analogia al precedente Progetto di una cabinovia automatica, è ubicato all'interno del Comune di Genova. Il Comune di Genova, per numero di abitanti (circa 581.100 nel 2017) e densità abitativa (oltre 2400 ab/km ² nell'anno 2017), rientra tra le zone a forte densità demografica

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, il tratto in esame del Progetto "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e il parco tecnologico degli Erzelli" in analogia al precedente Progetto <i>di una cabinovia automatica</i> non interessa direttamente e indirettamente corsi d'acqua sottoposti a tutela paesaggistica, e le relative fasce di rispetto, nonché zone boscate. Gli interventi in progetto non ricadono all'interno di tali aree. Inoltre, le opere in progetto non interferiscono né con Beni culturali di interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico di cui all'art. 10 del D. Lgs 42/2004 e s.m.i., né con Immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del D. Lgs 42/2004 e s.m.i., così come rappresentati nel Livello Paesaggistico Puntuale del PUC.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
<p>8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il Progetto "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e il parco tecnologico degli Erzelli", in analogia al precedente Progetto di una cabinovia automatica, è ubicato all'interno del Comune di Genova. L'ambito genovese si evidenzia per una particolare differenziazione delle colture, con presenza di produzioni miste, ma anche con realtà produttive molto specializzate, come la produzione del basilico nel ponente genovese ed un'alta densità di aziende floricole nel levante. Nello specifico, Genova rientra negli ambiti di produzione di prodotti relativi alla vitivinicoltura ("Riviera di Ponente" DOC, il "Golfo del Tigullio" DOC, il "Valpolcevera" DOC) e alla olivicoltura per la quale, allo stato attuale esiste una Denominazione di Origine Protetta, denominata Riviera Ligure, comprendente, tra le altre, la sottozona della Riviera di Levante DOP che comprende le Province di Genova e di La Spezia.</p> <p>Le aree di intervento non interessano direttamente colture riconducibili alle sopracitate produzioni.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dall'analisi della banca dati dell'anagrafe regionale dei siti contaminati/da bonificare, non è emerso l'interessamento diretto di siti contaminati lungo il tracciato sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli, analogamente al precedente progetto di cabinovia automatica. Si evidenzia la presenza in particolare di Sito con analisi di rischio approvata. Trattasi dell'ENI CARBOIL Distributore AVIO Aeroporto Genova.

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il progetto del sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli non interessa Aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico, come desunto dall'elaborato "Carta delle Aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico" del Piano Stralcio per la tutela del Rischio Idrogeologico per gli Ambiti 12 e 13 del Bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale, analogamente al precedente Progetto, per il tratto ricadente in area di competenza aeroportuale, afferente la "Realizzazione di una cabinovia automatica per il collegamento fra la nuova stazione ferroviaria e l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova".</p>

<p>11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'infrastruttura in esame impegna, in analogia al precedente progetto di cabinovia automatica, ai sensi del Piano Stralcio per la tutela del Rischio Idrogeologico, il territorio degli Ambiti 12 e 13 del Bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale, la cui variante è entrata in vigore il 24/11/2021. Tale ambito è classificato con classe di suscettività al dissesto bassa. Inoltre, tale zona pianeggiante in ambito costiero aeroportuale è classificata come area speciale di tipo B2 a indicare la colmata a mare su un'area pianeggiante a bassa suscettività al dissesto. Pertanto, questa porzione di tracciato interessa esclusivamente aree prive di criticità per quanto riguarda fenomeni di dissesto e movimenti gravitativi.</p> <p>Per quanto attiene la valutazione del Rischio Geologico individuata dal Piano per l'assetto idrogeologico dei Bacini Regionali Liguri, la Carta degli Elementi a Rischio, in funzione della classificazione E3 dell'ambito aeroportuale, attribuisce un grado di rischio pari a R1, pertanto molto bassa.</p> <p>Per la valutazione del Rischio Idraulico, il PAI classifica l'area in cui ricade il tratto di Progetto del Monorail People Mover, analogamente a quello approvato della Cabinovia, non ricade in area soggetta a Rischio Idraulico.</p> <p>Per quanto riguarda il PGRA, dalle Mappe di Pericolosità e del Rischio Alluvione per il Bacino del Po, si evince come il tratto infrastrutturale del "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e il parco tecnologico degli Erzelli" non ricada né nel perimetro delle aree inondabili né in quelle soggette a rischio alluvione, analogamente alla porzione di tracciato del progetto di cabinovia denominato G.A.T.E.</p>
<p>12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle DPCM 3274/2003 e 3519/2006)³</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'intero territorio regionale ligure è soggetto a classificazione sismica ai sensi del DGR 962 del 23/11/2018. In particolare</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
			l'intervento in progetto, in analogia a quello precedente della cabinovia, ricade in zona a rischio sismico 3, considerato a bassa pericolosità.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'intervento in progetto, analogamente a quello che lo ha preceduto, non interferisce con il passaggio di elettrodotti.</p> <p>Esso ricade in ambito aeroportuale e ferroviario, in cui permangono i vincoli di seguito meglio specificati. Trattandosi di infrastruttura di collegamento tra lo scalo aeroportuale e la stazione ferroviaria, il progetto stesso è principalmente funzionale al potenziamento dei collegamenti tra stazione ferroviaria ed aeroporto stesso.</p> <p>Dall'analisi della cartografia del Livello 3 del PUC relativa ai vincoli aeroportuali, il tratto del "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e il parco tecnologico degli Erzelli" considerato nella presente analisi ricade nelle aree soggette a restrizioni ai sensi del Codice della Navigazione Art. 707 c. 1,2,3 e 4, per la realizzazione di discariche, impianti eolici, ampie superfici riflettenti, ciminiere e antenne, sorgenti laser e proiettori ad alta intensità.</p> <p>Nell'ambito del Piano di Rischio Aeroportuale, approvato con D.C.C. 65/2009, il tratto infrastrutturale in esame non ricade nelle zone di tutela A, B o C, come da Codice della Navigazione Art. 707 comma 5.</p>

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:

SI

NO

Breve descrizione²

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i> rispetto al precedente progetto della cabinovia, il nuovo progetto non comporta un diverso uso del suolo rispetto alle preesistenze riferite all'ambito aeroportuale.</p>		<p><i>Perché:</i> Con riferimento alle azioni che possono comportare una modifica fisica dell'ambiente, le azioni di progetto connesse alla realizzazione del "People Mover - sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli, analogamente al precedente progetto di cabinovia, non comportano una variazione significativa rispetto a quelle già considerate ambientalmente compatibili nell'ambito dell'istruttoria VIA; si tratta infatti di una modifica localizzata con una occupazione permanente di suolo sostanzialmente invariata.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> I soli aspetti che determinano l'utilizzo di risorse naturali sono quelli riguardanti la fase di costruzione del nuovo sistema di trasporto e concernono le materie prime da costruzione.</p>		<p><i>Perché:</i> Il fabbisogno di materie prime (inerti per calcestruzzi, acciai...) aumenterà localmente, ma in maniera non significativa se rapportato al progetto precedente riferito alla cabinovia. L'utilizzo di territorio con la nuova infrastruttura rimarrà sostanzialmente invariato rispetto al precedente progetto della cabinovia, per il tratto considerato.</p>	

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :				
	SI	NO	Breve descrizione ²	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione degli interventi non comporta stoccaggi, trasporto, movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente		<i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali debbano essere gestite sostanze o materiali nocivi.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si prevede, per la realizzazione del tratto considerato del sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli una produzione di materiale terrigeno da conferire in appositi impianti di recupero/smaltimento.		<i>Perché:</i> per la realizzazione del tratto considerato della nuova infrastruttura, in luogo della cabinovia, qualora si verificassero le condizioni si potrà valutare l'opportunità, nelle successive fasi progettuali, di un potenziale riutilizzo in cantiere del materiale da scavo come sottoprodotto e non come rifiuto. In ragione dei modesti volumi di materiali prodotti e della disponibilità, verificata, di impianti di smaltimento e recupero autorizzati a smaltire le tipologie di rifiuti che si produrranno, i potenziali effetti ambientali possono essere considerati non significativi.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<i>Descrizione:</i> Le emissioni prodotte dall'opera in progetto sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso della fase di realizzazione dall'insieme delle attività che comportano la movimentazione delle terre, e da emissioni inquinanti, prodotte dal traffico veicolare.		<i>Perché:</i> Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti saranno relative unicamente alla fase di cantiere e saranno del tutto temporanee e si annulleranno a fine lavori. Per le emissioni inquinanti generate in fase di esercizio, si osserva che esse comportano un'ottimizzazione dei flussi di traffico locale e di conseguenza una miglior distribuzione delle emissioni.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Sono previste emissioni acustiche per la fase di cantiere legate ai mezzi d'opera e per la fase di esercizio legate al movimento dei veicoli previsti nella nuova infrastruttura.		<i>Perché</i> Per quanto riguarda la fase di cantiere, si conferma l'utilizzo di barriere mobili a protezione delle attività di cantiere, laddove necessario. Per la fase di esercizio, si prevede un'ottimizzazione dei flussi di traffico locale, mantenendo invariati i flussi complessivi sul sistema aeroportuale.	

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> I rischi di contaminazione del terreno o delle acque, superficiali e/o sotterranee, potenzialmente generati dall'opera in progetto sono da ricondurre alla fase di realizzazione. La causa primaria di modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli è riconducibile alla dispersione di eventuali sostanze inquinanti veicolate dalle acque meteoriche di dilavamento delle aree pavimentate dei cantieri. Al fine di evitare il determinarsi di detto rischio il progetto fornisce le necessarie misure gestionali e presidi idraulici.</p>		<p><i>Perché:</i> La possibile eventuale alterazione delle qualità fisico - chimiche - batteriologiche delle acque sotterranee durante le operazioni di scavo per la realizzazione delle opere di progetto, oltre alle ulteriori lavorazioni previste sarà dunque evitata mediante una corretta gestione del cantiere, delle acque utilizzate e del sistema di collettamento impiegato, ovvero mediante la previsione di opportuni accorgimenti da attuare in caso di sversamento accidentale di sostanze inquinanti sul suolo.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>			<p>Descrizione: Gli aspetti del progetto che possono eventualmente influire sullo stato della salute pubblica riguardano principalmente le emissioni di inquinanti nella matrice atmosfera e l'alterazione del clima acustico. In fase di esercizio è ragionevole escludere il determinarsi di rischi di incidenti sia per la salute che per l'ambiente in fase di esercizio. Inoltre, il progetto sarà realizzato in conformità alle norme di sicurezza di cui D. Lgs.81/2008 e s.m.i. Tutte le attività relative all'allestimento/smantellamento aree di cantiere e costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento. Per quanto riguarda i rischi per la salute e l'ambiente, in fase di realizzazione verranno valutati tutti i possibili impatti e individuate le corrette azioni mitigative.</p> <p>Perché: per quanto riguarda la fase di cantiere, in relazione alla componente atmosfera, data la vicinanza di alcuni ricettori alle aree di lavorazione è possibile prevedere alcune criticità legate alla emissione di Particolato e, in misura minore e/o secondaria, di altri inquinanti. Per la stessa ragione, potrebbero verificarsi situazioni in cui i livelli di rumore siano superiori ai limiti previsti dalla classificazione acustica comunale. Saranno adottate pertanto tutte le necessarie procedure operative indirizzate a mettere in atto azioni mitigative per garantire l'abbattimento necessario al rispetto dei limiti normativi. Inoltre, si sottolinea la temporaneità di queste eventuali criticità, legata alla durata di realizzazione dell'opera (circa 20 mesi). Le norme per la sicurezza che verranno adottate durante la costruzione o il funzionamento del progetto garantiscono la sicurezza e la salute delle persone, la tutela ambientale.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Gli interventi in progetto afferenti al nuovo sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli", così come quelli relativi alla cabinovia, non interferiscono né con corsi d'acqua, e relative fasce di rispetto, né con zone boscate</p>		<p><i>Perché:</i> Si ritiene che la fase di realizzazione dell'intervento e quella successiva di esercizio, limitatamente alla porzione di opera in esame, sia irrilevante se non addirittura migliorativa rispetto al progetto di cabinovia. Essa, infatti, interessa una piccola porzione di territorio già fortemente infrastrutturata dal punto di vista percettivo, in cui non si evidenzia la presenza di aree di rilevante pregio paesaggistico e naturalistico e in cui l'opera si inserisce in modo visivamente meno impattante rispetto al precedente progetto di cabinovia.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto.</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
			<p><i>Descrizione:</i> Le opere previste dal progetto si sviluppano all'interno di un'area con una decisa densificazione infrastrutturale, in particolare inserendosi in ambito aeroportuale e portuale, pertanto in assenza di zone e aree sensibili dal punto di vista ecologico.</p>	<p><i>Perché:</i> Lo sviluppo del primo tratto dell'infrastruttura in esame ("Monorail People Mover"), in analogia al precedente progetto della cabinovia, non interferisce con nessuna delle aree dei tipi forestali catalogate dalla regione Liguria. Le opere in progetto inoltre non interferiscono con elementi della rete per la conservazione della biodiversità, né con componenti botanico vegetazionali e di naturalità.</p>
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
<p>sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>			<p>Descrizione: Si esclude la presenza di corpi idrici superficiali che potrebbero essere interessati nella realizzazione della porzione di progetto in esame.</p> <p>Perché: Dall'analisi delle possibili interferenze sullo stato qualitativo delle acque si può affermare che gli interventi previsti in progetto non interferiscono con alcun elemento idrografico; per la tipologia di opera, infatti, si escludono infatti impatti in fase di esercizio e di cantiere. La possibile eventuale alterazione delle qualità fisico - chimiche - batteriologiche delle acque sotterranee durante le operazioni di scavo per la realizzazione delle opere di progetto, sarà evitata mediante una corretta gestione del cantiere, delle acque utilizzate e del sistema di collettamento impiegato. Inoltre, sarà predisposto un opportuno Piano di Monitoraggio della componente ambiente idrico sotterraneo.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il tratto del progetto relativo al sistema di collegamento tra l'aeroporto "Cristoforo Colombo" e il parco tecnologico degli Erzelli", in analogia al precedente progetto di cabinovia, non interferisce in fase di esercizio, con la viabilità esistente. In fase realizzativa, tre sono i sottocantieri che interessano il tratto in oggetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sottocantiere A tra la stazione Aeroporto/Erzelli FS e parte dell'infrastruttura di linea; - Sottocantiere B per il tratto di sola infrastruttura; - Sottocantiere C per la realizzazione della parte terminale dell'infrastruttura e la stazione di interscambio Erzelli/FS. <p>- Anche in fase realizzativa, i cantieri sopra menzionati non interferiscono con la viabilità esistente.</p>		<p><i>Perché:</i> Il tratto considerato relativo all'intervento del People Mover in progetto, e delle opere ad essa connesse, non comporta variazione dei flussi complessivi sul sistema viabilistico esistente e sul tessuto urbanizzato attraversato, trovandosi questo in esclusivamente in ambito aeroportuale. Pertanto, non si ravvisano potenziali effetti ambientali significativi derivanti diversi da quelli della cabinovia. Comporta al contrario, in condizioni di esercizio, un miglioramento delle condizioni di traffico essendo alternativa / sostitutiva al traffico veicolare.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Il tratto del progetto relativo alla nuova infrastruttura, in analogia al precedente progetto di cabinovia, si colloca in ambito aeroportuale pertanto classificabile ad elevata fruizione pubblica determinata anche dalla stessa opera oggetto di intervento e al contempo non determinano la sua collocazione in ambiti caratterizzati da elevata intervisibilità.</p>		<p><i>Perché:</i> I profili di compatibilità paesaggistica rimangono invariati con la modifica introdotta, non generandosi trasformazioni negative a seguito della realizzazione dell'opera.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?</p>	<p><i>Descrizione:</i> La porzione di intervento infrastrutturale in oggetto, in analogia a quello afferente alla realizzazione della cabinovia, si colloca interamente in ambito aeroportuale.</p>	<p><i>Perché:</i> Le modifiche introdotte dal presente progetto, analogamente al progetto della cabinovia, consentono di mantenere invariata la perdita di suolo.</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> La porzione territoriale interessata dall'infrastruttura, in analogia al progetto di cabinovia, è regolata in generale dal PUC Piano Urbanistico Comunale, strumento di governo del territorio, approvato con D.D.2015/118.0.0/18. Nel dettaglio il progetto si inserisce in un panorama pianificatorio caratterizzato dai seguenti progetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stazione FS Erzelli/Aeroporto per la quale è già stata ultimata la progettazione esecutiva, posta proprio in corrispondenza dello svincolo di ingresso all'aeroporto di Genova; - Progetto G.A.T.E. che prevedeva il collegamento della futura Stazione Erzelli/Aeroporto con l'aeroporto stesso tramite cabinovia. - Piano di Sviluppo Aeroportuale in cui l'aeroporto di Genova vede una nuova organizzazione delle aree adiacenti allo scalo per migliorare l'efficienza e l'accessibilità dell'aeroporto. 	<p><i>Perché:</i> Nell'ambito della valutazione dei singoli progetti che si intersecano con il tratto di nuova infrastruttura in esame e delle opere connesse, si specifica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stazione FS Erzelli/Aeroporto: il progetto vede la corrispondenza con la futura stazione FS realizzando il collegamento con la passerella già prevista in tale progetto; - Progetto G.A.T.E.: tale progetto sarà sostituito dalla tratta del People Mover che viene prolungata da Erzelli FS fino all'aerostazione creando la stazione Aeroporto . - Piano di Sviluppo Aeroportuale: il piano prevedeva, oltre al progetto già menzionato di collegamento tramite cabinovia alla stazione ferroviaria, anche un parcheggio multipiano e un nodo d'interscambio posti all'ingresso dell'area dell'aeroporto in prossimità dell'area delle acciaierie. Poiché queste stesse aree sono interessate dalla stazione di interscambio FS Erzelli della nuova infrastruttura, nella progettazione si tiene conto delle previsioni di sviluppo dell'aeroporto riportate nel PSA. <p>In ragione della sua natura di progetto infrastrutturale in ambito aeroportuale, il progetto non comporta un interessamento di zone aventi un uso programmato del suolo differente; la sua realizzazione non comporta una variazione significativa di tale condizione e l'occupazione di suolo rimarrà perciò invariata.</p>
---	--	--

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il Progetto della nuova infrastruttura, in analogia al precedente Progetto di una <i>cabinovia automatica</i>, è ubicato all'interno del Comune di Genova che, per numero di abitanti (circa 581.100 nel 2017) e densità abitativa (oltre 2400 ab/km² nell'anno 2017), rientra tra le zone a forte densità demografica.</p>		<p><i>Perché:</i> pur rientrando il Comune di Genova tra le zone a forte densità demografica, l'ambito in cui si inserisce il tratto di monorotaia in progetto, in analogia con il precedente progetto di cabinovia, è quello aeroportuale e pertanto da non considerarsi fortemente abitata.</p>	
<p>17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda i ricettori sensibili potenzialmente interessati dalle attività di cantiere nell'area di studio, si evidenzia la presenza di una struttura ricettiva nei pressi dell'Aeroporto C. Colombo. In generale, nel tratto di interesse i ricettori presenti sono rappresentati da edifici commerciali destinati a servizi di commercio o servizi logistici, mentre non risultano essere presenti ricettori abitativi.</p>		<p><i>Perché:</i> L'area in oggetto rientra in classe IV, aree ad intensa attività umana, caratterizzate da elevata presenza di attività commerciali e uffici, aree in prossimità di linee ferroviarie, portuali. Inoltre, si evidenzia la presenza del corridoio infrastrutturale costituito dalla ferrovia, oltre che l'area aeroportuale, caratterizzate dalle rispettive fasce di rispetto. Le attività di cantiere non risulteranno particolarmente impattanti non essendo presenti ricettori sensibili quali ospedali, scuole, luoghi di culto e strutture ricreative e collettive. I possibili impatti sulla struttura ricettiva derivanti dalle emissioni in atmosfera e dal potenziale superamento dei limiti acustici in fase di cantiere, verranno mitigati con una corretta gestione di quest'ultimo, e le probabili interferenze saranno comunque oggetto di monitoraggio ambientale.</p>	

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il tratto infrastrutturale di progetto preso in considerazione non interferisce né in fase di cantiere né in fase di esercizio con importanti risorse di elevata qualità e/o scarsa disponibilità, ricadendo questo, analogamente al precedente progetto di cabinovia, esclusivamente in ambito aeroportuale.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda l'ambiente idrico delle acque superficiali, gli ipotetici impatti che si possono generare, coinvolgono esclusivamente la fase di cantiere e non quella di esercizio dell'infrastruttura. In particolare, possono verificarsi interferenze con il drenaggio superficiale delle acque meteoriche. Questa è da considerarsi interferenza non significativa e comunque gestibile attraverso una corretta gestione del cantiere. In relazione all'ambiente idrico delle acque sotterranee, in fase realizzativa, può verificarsi interferenza con lo stato qualitativo delle acque sotterranee, gestibile attraverso il monitoraggio ambientale.</p>	

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di intervento, interessata dal primo tratto del People Mover, il censimento dei siti contaminati/potenzialmente contaminati, che è stato effettuato attraverso la consultazione dell'anagrafe dei siti contaminati della regione Liguria, ha evidenziato la presenza Sito con analisi di rischio approvata. Trattasi dell'ENI CARBOIL Distributore AVIO Aeroporto Genova</p>		<p><i>Perché:</i> La valutazione della vulnerabilità del territorio attorno ad uno stabilimento a rischio ambientale ha come presupposto la categorizzazione delle aree circostanti in base al valore dell'indice di edificazione e all'individuazione di specifici elementi puntuali di vulnerabilità, per caratteristiche e destinazione d'uso, in rapporto alla possibilità di danno alle persone, tenuto altresì conto dei possibili scenari incidentali e della maggiore/minore possibilità di evacuazione delle persone. Non si ravvisano comunque modifiche rispetto a quanto già previsto nel progetto della cabinovia, essendo il tracciato pressoché identico e non mutando quindi le distanze dell'opera dall'area segnalata.</p>	

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto concerne gli aspetti sismici, il tratto dell'infrastruttura presa in esame relativa al I People Mover, analogamente al progetto di Cabinovia, ricade nell'ambito aeroportuale. Dall'analisi della cartografia desumibile da Geoportale della Regione Liguria, in base alla DGR 962/2018, l'ambito aeroportuale viene classificato zona sismica con Rischio 3, a bassa pericolosità. Inoltre, rispetto alla microzonizzazione sismica di livello 1, dalla Carta delle Microzone Omogenee in prospettiva sismica del PUC, risulta che questo tratto riguarda zone suscettibili di amplificazioni locali per la presenza di materiale di riporto e depositi alluvionali di consistente spessore.</p>		<p><i>Perché:</i> In generale non si riscontrano interessamenti dell'ambito oggetto di analisi relativo al tratto del People Mover, in analogia con il progetto di cabinovia approvato, riguardo a fenomeni legati a terremoti, subsidenza, frane, erosioni.</p>	

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²	
<p>21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto si inserisce in un panorama pianificatorio caratterizzato dai seguenti progetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stazione FS Erzelli/Aeroporto per la quale è già stata ultimata la progettazione definitiva, posta proprio in corrispondenza dello svincolo di ingresso all'aeroporto di Genova; - Progetto G.A.T.E. che prevedeva il collegamento della futura Stazione Erzelli/Aeroporto con l'aeroporto stesso tramite cabinovia. - Piano di Sviluppo Aeroportuale in cui l'aeroporto di Genova vede una nuova organizzazione delle aree adiacenti allo scalo per migliorare l'efficienza e l'accessibilità dell'aeroporto. 		<p><i>Perché:</i> In ragione della sua natura di progetto infrastrutturale in ambito aeroportuale, il progetto del People Mover non comporta un interessamento di zone aventi un uso programmato del suolo differente da quello di origine; la sua realizzazione non comporta una variazione significativa di tale condizione e l'occupazione di suolo rimarrà perciò invariata. Non si determinano pertanto significativi effetti cumulativi con altri progetti esistenti o approvati, analogamente a quanto già riscontrato per il progetto della cabinovia</p>	
<p>22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato a notevole distanza dal confine e dai territori stranieri più vicini (circa 160 km dal confine con la Francia)</p>		<p><i>Perché:</i> Le dimensioni del progetto sono ridotte e non si prevedono effetti ambientali significativi oltre alla scala locale.</p>	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	ALL1_PPGENCO03_C_Corografia della linea	1:4.000	ALL1_PPGENCO03_C_Corografia della linea
2	ALL2_PPGENRE02_C_RelazioneTecnicaIllustrativa	-	ALL2_PPGENRE02_C_RelazioneTecnicaIllustrativa
3	ALL3_PPGENFO04_B_Rendering	-	ALL3_PPGENFO04_B_Rendering
4	ALL4_PPAMBRE01_B_Studio di prefattibilità ambientale	-	ALL4_PPAMBRE01_B_Studio di prefattibilità ambientale

Il/La dichiarante

COMUNE DI GENOVA
Direzione Mobilità e Trasporti
Dirigente Unità di Progetto Grandi Infrastrutture
Ing. Manuela Sciutto
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.