

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA



PROGETTO DEFINITIVO DELLA NUOVA CALATA AD USO
CANTIERISTICA NAVALE ALL'INTERNO DEL PORTO PETROLI
DI GENOVA SESTRI Ponente E DELLA SISTEMAZIONE
IDRAULICA DEL RIO MOLINASSI

LOTTO 1

MESSA IN SICUREZZA DEL TRATTO URBANO DEL RIO
MOLINASSI

ESTRATTO PIANO REGOLATORE PORTUALE

PROGETTISTA INCARICATO DA COCIV



COMMESSA
4 5 5 0 2 3 7 6

FASE
D

LOTTO
1

TIPO DOC.
R

PROGR.
0 0 9

REV.
B

PROGETTAZIONE

Rev.	Descrizione Emissione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA  Dott. Ing. S. Susani
A	Prima Emissione	Rossi	30/09/2014	Lo Turco	30/09/2014	Susani	30/09/2014	
B	Recepimento Progetto di Risoluzione Oleodotti	Rossi	05/12/2014	Lo Turco	05/12/2014	Susani	05/12/2014	

VERIFICATO:

VALIDATO: AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

IL RUP				ASSISTENTI AL RUP			
Dott. Ing. A. Pieracci				Dott. Geol. G. Canepa Geom. I. Dellepiane Geom. G. Di Luca P.I. F. Piazza Dott. Ing. D. Sciutto Dott. Ing. M. Vaccari Dott. Ing. C. Vincenzi			

INDICE

INTRODUZIONE.....	3
ESTRATTO PRP 2001	4



INTRODUZIONE

Il vigente Piano Regolatore Portuale, presentato dall'Autorità Portuale di Genova nel 2001, individua diverse aree territoriali a loro volta suddivise in ambiti.

L'intervento di progetto è localizzato nell'area Pegli, Multedo e Sestri, in particolare interessa i seguenti ambiti:

- PMS 5
- PMS 6
- PMS 7

Si riporta di seguito l'estratto del Piano Regolatore Portuale relativo ai suddetti ambiti.



AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA



Estratto Piano Regolatore Portuale

ESTRATTO PRP 2001

PMS - Pegli, Miltedo, Sestri

L'area di Pegli, Miltedo e Sestri si connota fortemente per la differenza delle vocazioni delle parti che la compongono; dal litorale urbano di Pegli, al porto di Miltedo incentrato sulla funzione petrolifera e sui collegamenti con le linee ed i depositi di terra, ai cantieri navali di Sestri, alla zona più orientale di Sestri, in cui la commissione di attività produttive ed artigianali ed usi ricreativi e sportivi della costa attende da tempo la realizzazione di un nuovo assetto integrato.

Nell'assetto proposto assume particolare rilievo la contrazione delle aree destinate ai traffici petroliferi, ed insieme la creazione di un polo di rinfuse alimentari, solide e liquide, che possa coniugare il perseguimento di un miglioramento della qualità ambientale e l'impianto di attività capaci di attrarre nuove domande di mercato e generare reddito ed occupazione locale. Il progetto, perseguendo una politica di concentrazione delle aziende del settore delle rinfuse alimentari anche al fine di sviluppare il livello di efficienza complessiva (uso integrato degli accosti, accordi commerciali tra aziende, ed altro), consente il recupero di nuovi spazi per circa 120.000 mq, oltre a quelli situati a nord della linea ferroviaria dedicati a funzioni di retroporto. D'altro canto, va sottolineata come la realizzazione di questo disegno concorra anche al perfezionamento della nuova configurazione del bacino di Sampierdarena, attraverso la liberazione di spazi funzionali al riordino della viabilità portuale, alla razionalizzazione del settore dei traffici convenzionali ed all'e-

spansione del settore contenitori. Ciò, inoltre, consente di eliminare a Sampierdarena numerose servitù ed interferenze che ad oggi gravano sulle aree terminalistiche in cui ricadono gli accosti al servizio degli operatori delle rinfuse liquide. L'assetto proposto garantisce adeguati spazi per l'insediamento di attrezzature dedicate ai traffici cerealicoli, avuto riguardo all'esigenza di un ridisegno complessivo dell'area attualmente occupata a Ponte Parodi, area di elevato pregio anche per programmi di iniziativa congiunta tra porto e città. A titolo di completezza si rileva inoltre che le nuove tecnologie concernenti la movimentazione dei prodotti cerealicoli non prevedono la realizzazione di significativi volumi in altezza, tali da indurre cospicue variazioni del paesaggio portuale ed industriale circostante.

Per la funzione petrolifera, il piano prevede una conferma della localizzazione e, al contempo, un profondo mutamento del significato di questa presenza, in sé e nei suoi rapporti con gli abitati contigui.

In ragione dei presupposti economico-commerciali, il progetto di piano prevede la riduzione degli spazi dedicati allo sbarco di prodotti petroliferi, funzione che verrà progressivamente concentrata abbandonando l'uso del pontile delta, e mantenendo l'uso delle attuali monoboa e piattaforma off-shore, rifunzionalizzate attraverso interventi di adeguamento tecnologico. Le ulteriori operazioni nelle quali si sostanzia l'intervento di riconfigurazione del terminal petrolifero consi-

stano nel prolungamento a mare dei pontili e nel loro adeguamento tecnologico, nella razionalizzazione e accorpamento dei booster e nell'adeguamento della fossa collettori.

Dal lato terra, la razionalizzazione si traduce nella possibilità di traslazione verso mare del confine settentrionale dell'impianto, creando un'area filtro di circa 23.000 mq, atta a modulare adeguatamente la transizione tra impianti produttivi, infrastrutture ed abitati.

Il ridimensionamento delle strutture specializzate per lo sbarco di prodotti petroliferi dà comunque luogo ad un impianto che, in linea con la riduzione dei traffici del nostro scalo, garantisca comunque una potenzialità tale da non pregiudicare la possibilità di sfruttare eventuali congiunture commerciali favorevoli.

In tale contesto l'attuazione delle previsioni di PRP dovrà essere realizzata tramite Accordo di Programma riferito agli ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6(2).

Nell'ambito di tale Accordo di Programma andrà verificata anche la sostenibilità dei traffici portuali indotti dall'insediamento del nuovo polo alimentare così come prescritto dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 25/10/2000.

In particolare dovrà essere verificata, partendo dallo schema di massima già contenuto dal Piano per gli ambiti PMS4 e PMS6, la concreta realizzabilità di più puntuali soluzioni progettuali idonee a favorire:

- l'ulteriore contrazione delle aree da destinare a funzioni petrolifere a cui deve corrispondere l'ulteriore contra-

zione dei livelli di traffico, nel rigoroso rispetto delle previsioni del PTC ACL, e con riferimento alle considerazioni riportate nel Piano al cap. 3 "Schema Generale di Piano" - Funzione petrolifera, e comunque al netto delle attività petrolchimiche da dismettere;

- una maggiore distanza degli impianti produttivi petroliferi dagli abitati di Moltedo e Sestri;
- ottimali condizioni operative e di sicurezza del bacino di evoluzione antistante i pontili;
- un riassetto dell'impiantistica portuale, sia per la componente interna che per i raccordi impiantistici verso l'esterno, rispondente ad ottimali parametri di sicurezza e di mitigazione acustica;
- il mantenimento in attività delle strutture artificiali "off-shore";
- la verifica, negli spazi complessivamente recuperati alla funzione petrolifera, dell'inserimento delle funzioni IA1 e IA2 (cantieristica navale e da diporto). Qualora la configurazione definitiva dell'area confermi l'esigenza della modifica e dell'allungamento dei pontili dedicati al carico e allo scarico degli idrocarburi, gli interventi dovranno essere sottoposti, conformemente alle indicazioni di legge riportate dal provvedimento del Ministero dell'Ambiente del 25/0/2000, a specifica valutazione di impatto ambientale⁽¹⁾.

Nel contesto del complessivo assetto del terminal petrolifero, potranno inoltre trovare sistemazione le attività di bunkering. Tale servizio, importante all'intero dell'offerta complessiva del porto, verrebbe ad associarsi alle generali fun-

~~zioni di servizio previste come destinazione a regime della banchina occidentale (soppresso)⁽¹⁾.~~

Le previsioni relative al nuovo assetto portuale di Moltedo hanno inoltre imposto una attenta riflessione sui relativi collegamenti infrastrutturali sia in ragione degli sviluppi di traffico di matrice portuale, sia in relazione alle necessarie connessioni autostradali ed al previsto riassetto della viabilità urbana. A questo proposito, il piano prevede la creazione di una viabilità dedicata, compresa fra il terminal e la linea ferroviaria, in grado di connettersi autonomamente al nuovo allacciamento previsto fra il litorale, la grande viabilità interlocale e l'accesso autostradale. Il ridisegno del casello di Genova Pegli finalizzato al suo potenziamento e fluidificazione, attraverso la soluzione indicata dal P.R.G. cittadino, appare quindi l'intervento principale da perseguire per il potenziamento del sistema infrastrutturale locale. All'interno del porto di Moltedo, invece, il ridisegno della viabilità primaria diviene condizione per poter inserire un collegamento sopraelevato che, scavalcando il tracciato ferroviario, colleghi direttamente le attività del polo alimentare con le aree di retroporto.

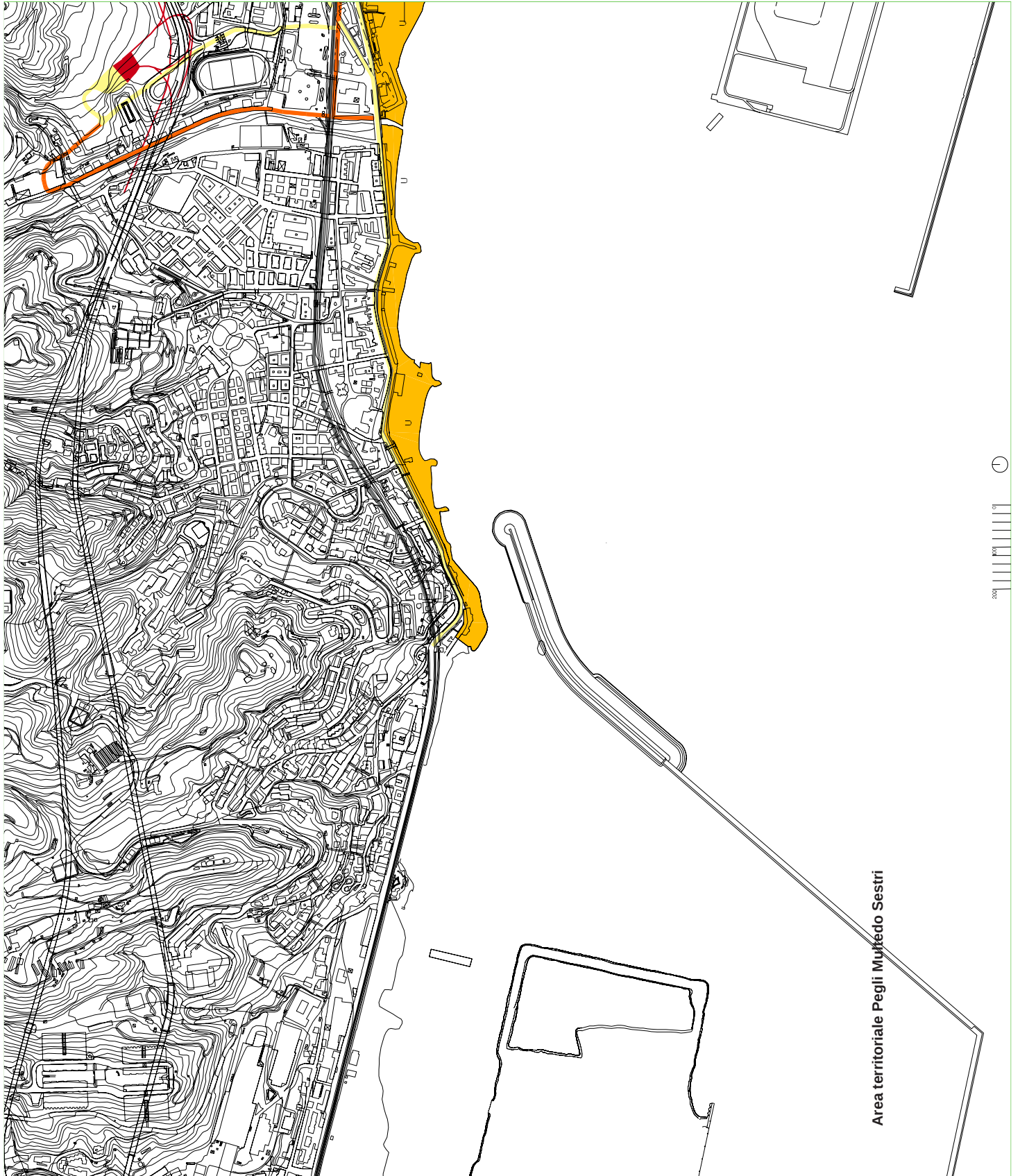
L'area di possibile insediamento retroportuale, pur non ricadendo all'interno del demanio portuale, attende da tempo nuovi usi, che subentrino alle attività industriali pesanti non più attive. La notevole consistenza di questa area (intorno a 55.000 mq), l'esistenza di un parco ferroviario dismesso, la loro limitata esposizione sul fronte urbano interno

costituiscono condizioni importanti per poter innescare la formazione in loco di iniziative imprenditoriali legate al settore alimentare, e concorrere ad una nuova relazione produttiva tra porto e città nei territori intermedi, che subentri a quello della produzione pesante, definitivamente congedato.

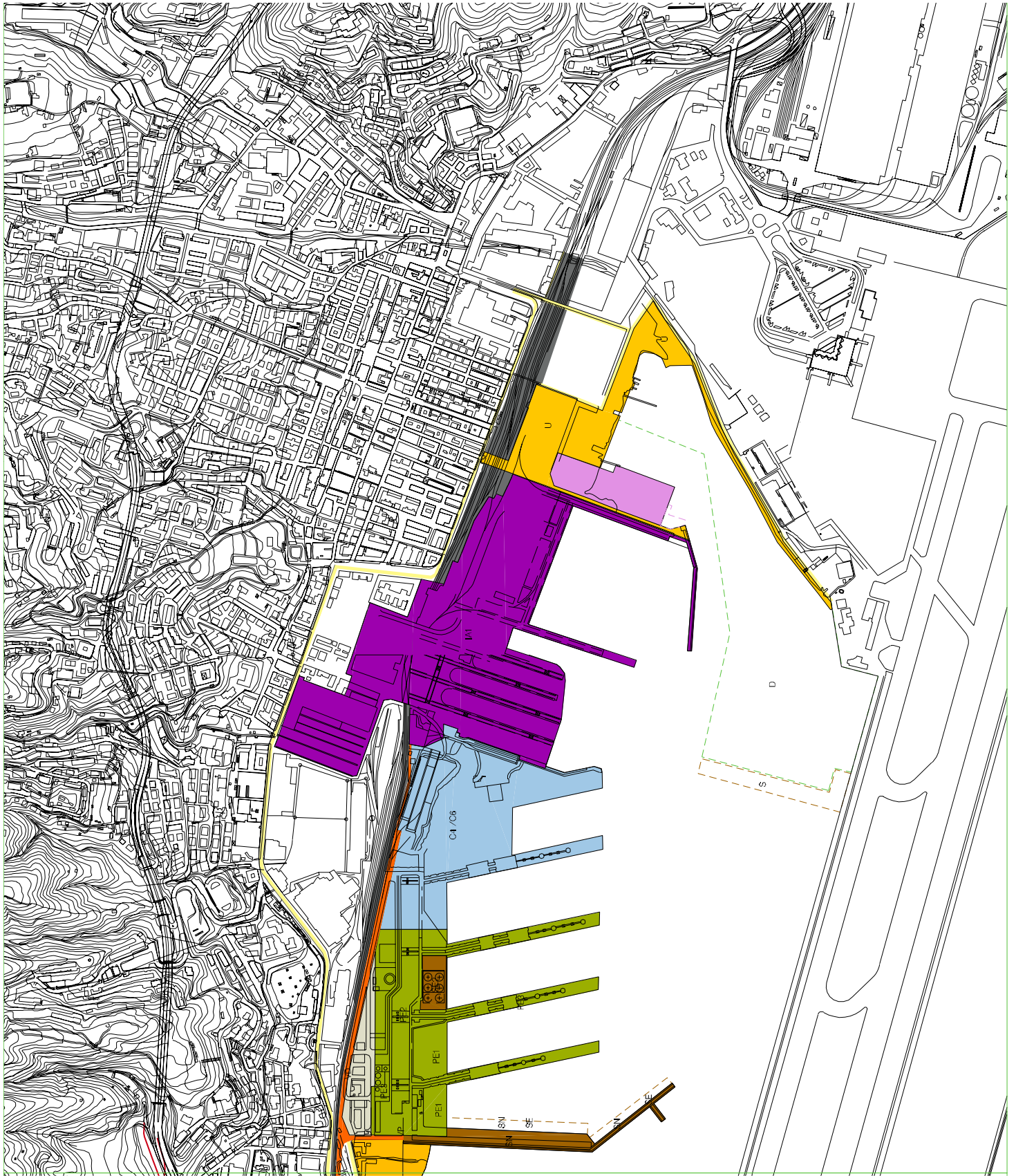
Per quanto riguarda l'attività della cantieristica navale, il piano prevede una sostanziale conferma delle forme della presenza attuale, rilevando la possibilità di un margine di espansione interno per l'attività di grande cantieristica, legato ad un uso più intensivo della risorsa spaziale già oggi disponibile. Per quanto riguarda la cantieristica "minore" di Sestri, legata in modo preferenziale alla nautica da diporto, si prevede la conferma della localizzazione, ritenuta pienamente compatibile con un rinnovato affaccio al mare di Sestri. Una consistente offerta di parcheggio in questa zona, anche con funzione di interscambio, potrebbe incrementare la funzione urbana di quest'area, il cui riassetto include la realizzazione di una vasca di sedimentazione presso la foce del Chiaravagna, rilevante anche per il mantenimento dei fondali del porto turistico. Per altri versi, la proposta di Piano si appoggia, in analogia con il quadro procedurale definito per le scelte di carattere urbanistico relative agli ambiti portuali di prevalente funzione urbana, sulla opportunità di una proposta di intervento definita insieme all'Amministrazione comunale.

(1) Si veda a riguardo la Deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001

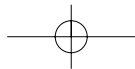
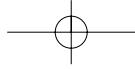
(2) La deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001 di approvazione del PRP prevede che l'Autorità Portuale promuova il previsto Accordo di Programma entro 12 mesi dall'approvazione del PRP stesso.



Area territoriale Pegli Mufedo Sestri







PMS5

Gli obiettivi dell'ambito

All'interno della riorganizzazione di quest'area territoriale il disegno delle infrastrutture ed il collegamento con la viabilità esterna assumono particolare rilevanza per il funzionamento dell'assetto interno previsto.

In previsione della contrazione del porto petroli e della localizzazione di nuovi insediamenti, il traffico di veicoli pesanti tra l'autostrada e il porto petroli graverebbe su una viabilità a carattere urbano e di capienza limitata.

Il PRG prevede uno spostamento a monte del casello autostradale di Pegli (nell'area oggi occupata dai depositi di Fondegasud di cui si prevede la dismissione) ed il ridisegno della viabilità di collegamento con il tessuto urbano di Multedo all'interno del quale viene disegnato il tracciato di una nuova viabilità di sponda lungo il Varenna.

Coerentemente a tali previsioni di PRG viene studiata la possibilità di accedere in area portuale senza interferire con il traffico urbano. La viabilità a carattere portuale si connette alla viabilità in sponda sinistra del Varenna e, proseguendo verso Est, parallelamente al tracciato ferroviario, supera in quota la via Ronchi e discende, biforcandosi, all'altezza dell'attuale porto petroli. La rampa adiacente alla ferrovia permette di accedere agli ambiti PMS6 e PMS7, quella adiacente al confine di ponente del porto petroli e perpendicolare alla linea di costa, conduce agli ambiti PMS3 e PMS4.

Tale tracciato viario a carattere portuale, in questa parte, insiste su territorio comunale. Occupa in ogni caso un sedime ridotto (due carreggiate) e ricade in zone di PRG di servizio alla mobilità veicolare, funzionalmente compatibili.

La viabilità portuale interna di servizio all'ambito corre parallela alla ferrovia in prosecuzione della viabilità esterna di collegamento e funziona come asse di distribuzione del traffico e dei servizi necessari al funzionamento agli altri ambiti di quest'area territoriale.

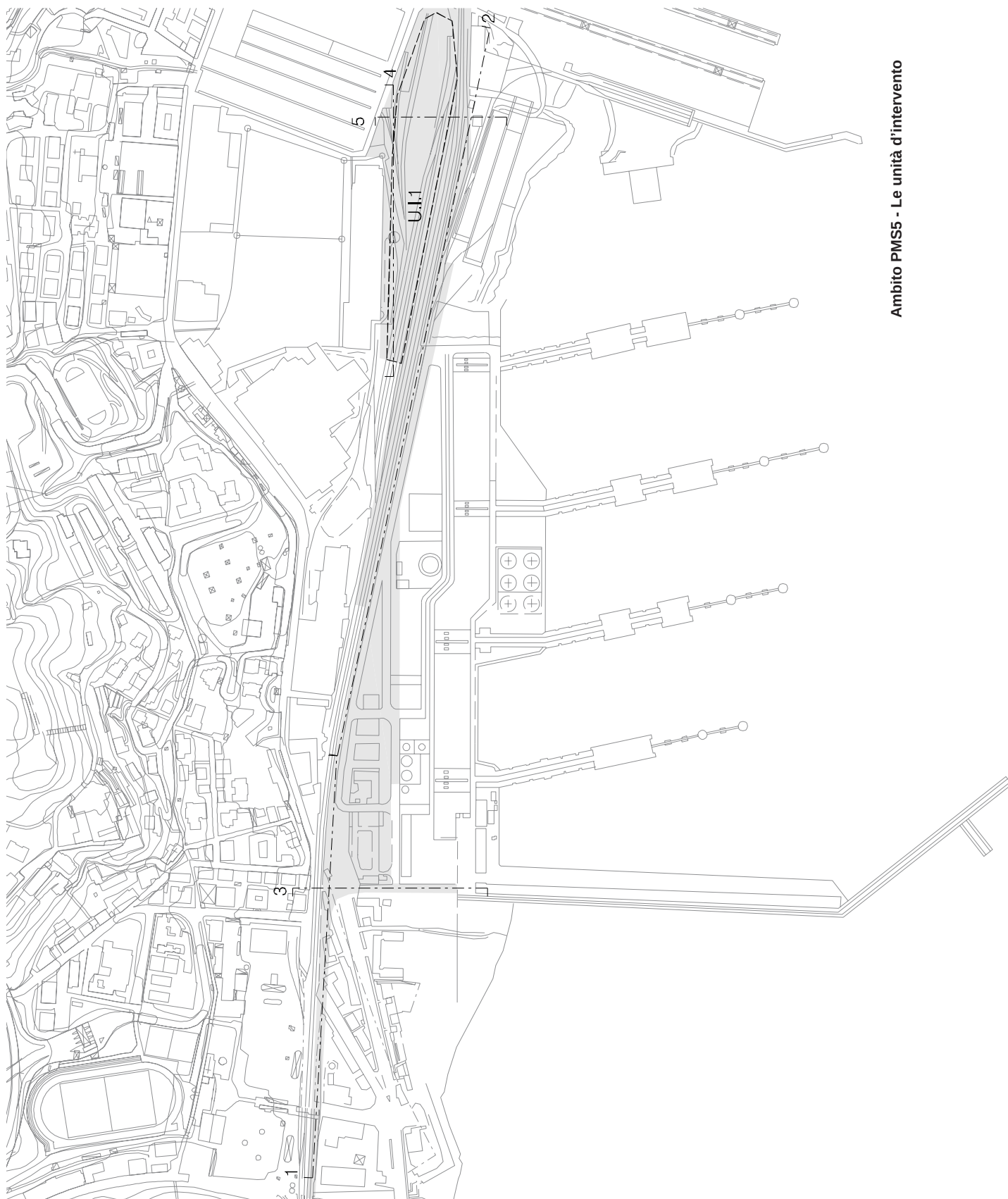
E' inoltre prevista un'area per la sosta dei veicoli commerciali unitamente ad un raddoppio del tracciato viario dedicato alla corsia di accumulo per l'accesso all'ambito PMS6 delle rinfuse. La realizzazione di un'ampia superficie di servizio per la sosta dei veicoli commerciali introduce, fra l'altro, un ulteriore ele-

mento distanziatore tra l'impianto petrolifero e gli abitati più prossimi.

Si rileva, infine, che il tracciato viario portuale non pregiudica le possibilità di realizzazione della strada a mare prevista dal PRG, nel rispetto della funzionalità delle operazioni portuali.

Si richiama quanto precedentemente detto circa la necessità di uno specifico Accordo di Programma esteso agli Ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6.

funzione caratterizzante	MS2 - viabilità portuale comune	
funzioni ammesse	MF, P2, SG, C7	
superficie ambito		74.000 mq
superficie coperta		7.000 mq
di cui: nuova edificazione		7.000 mq
lunghezza parco ferroviario		330 ml
viabilità portuale		22.000 mq
spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di veicoli commerciali		17.600 mq



Ambito PMS5 - Le unità d'intervento

Unità di intervento

L'asse principale parallelo alla ferrovia risulta essere la naturale prosecuzione della viabilità esterna di collegamento.
Perpendicolarmente ad esso si innesta la viabilità di accesso ai singoli ambiti. In adiacenza alla spina principale vengono collocate delle corsie e degli spazi di accumulo e di sosta dei mezzi in corrispondenza degli ingressi agli ambiti.
All'estremità di levante di questo ambito, si prevede la possibilità di superare in quota tramite rampe la linea ferroviaria in vista dell'acquisizione delle aree a monte della stessa ad usi retroportuali.
Si ricava così, all'interno dell'anello viario in rampa, la U.I.1 destinata ad aree di servizio con funzioni ferroviarie, di sosta per i veicoli commerciali e per le attività complementari rispetto alla PMS6 ed al retroporto.

Unità di intervento U.I.1

Criteri per la progettazione: la realizzazione della rampa di collegamento verso l'area di espansione retroportuale dovrà essere realizzata senza introdurre servitù visive per gli abitati urbani.
E' prevista anche la possibilità di collegare tramite pipeline tale U.I. con l'ambito PMS6.

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento.

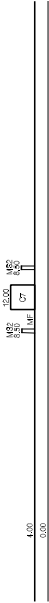
superficie unità d'intervento	18.300 mq
superficie coperta	6.000 mq
altezza costruzione	12 ml
rapporto di copertura	33 %
parcheggi pertinenziali	20 %
lunghezza parco ferroviario	330 ml

Fasi e/o priorità

Si prevede di realizzare in prima istanza la viabilità portuale interna all'ambito e parallela al tracciato ferroviario, il parcheggio per i mezzi pesanti, la viabilità di accumulo e di accesso ai singoli ambiti.



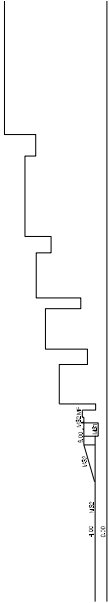
sezione 1



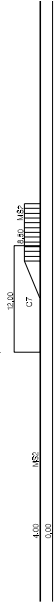
sezione 5



sezione 2



sezione 3



sezione 4

PMS6

Gli obiettivi dell'ambito

Il Piano prevede di localizzare a Multedo un nuovo polo per le rinfuse alimentari liquide e solide, concentrando nella attuale porzione di levante del Porto Petroliferi sia le rinfuse liquide alimentari presenti altrove che significative quote di nuova espansione. Per entrambi i tipi di attività il Piano indica un'area preferenziale, individuata in base alle caratteristiche dell'area e alla possibilità di accosti; tuttavia è comunque contemplata la possibilità di una diversa configurazione.

La scelta della localizzazione d'ambito sopra indicata risulta inoltre favorevole al collegamento con le aree di retroporto posizionate a monte della ferrovia, che potrebbero costituire futuri spazi aggiunti dedicati alla manipolazione delle rinfuse. Per potere predisporre adeguate superfici per il nuovo polo alimentare, il Piano prevede un intervento di riempimento comprensivo del disegno di una nuova darsena, atta a garantire il necessario sviluppo degli accosti.

Contestualmente a tale intervento, si renderà probabilmente necessaria la demolizione del pontile delta, il cui attuale sedime ricade all'interno dell'intervento di riempimento indicato dal Piano. La superficie massima di riempimento si attesta in corrispondenza dell'estensione del pontile delta; il dimensionamento ritenuto ottimale in relazione alle funzioni previste è individuato nella relativa unità di intervento U.I.1.

Le indicazioni dal punto di vista dell'accessibilità e del supporto infrastrutturale previste sono contenute nella scheda d'ambito PMS5; si intende in questo contesto comunque sottolineare come venga garantita una connessione con la zona di accumulo dei mezzi pesanti.

In tale contesto, l'attuazione delle previsioni di PRP è condizionata alla promozione da parte dell'Autorità Portuale di un Accordo di Programma entro 12 mesi da oggi, riferito agli ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6, mirato a un'effettiva riduzione dei traffici petroliferi da attuarsi mediante una significativa riduzione del numero degli accosti e il conseguente recupero della disponibilità di spazi anche per l'attività della cantieristica: ciò implica l'inserimento della funzione cantieristica nelle funzioni ammesse quale opportunità di cui l'Autorità Portuale può avvalersi all'atto della progettazione degli ambiti ⁽¹⁾.

funzioni caratterizzanti C6 - operazioni portuali relative alle rinfuse liquide: prodotti alimentari
C4 - operazioni portuali relative alle rinfuse solide: prodotti alimentari

funzioni ammesse IA1, IA2⁽¹⁾

sup. ambito 125.700 mq
sup. riempimento (max) 68.350 mq
banchine 1.120 ml
superficie coperta 96.100 mq
di cui: di nuova edificazione 96.100 mq

Unità di intervento

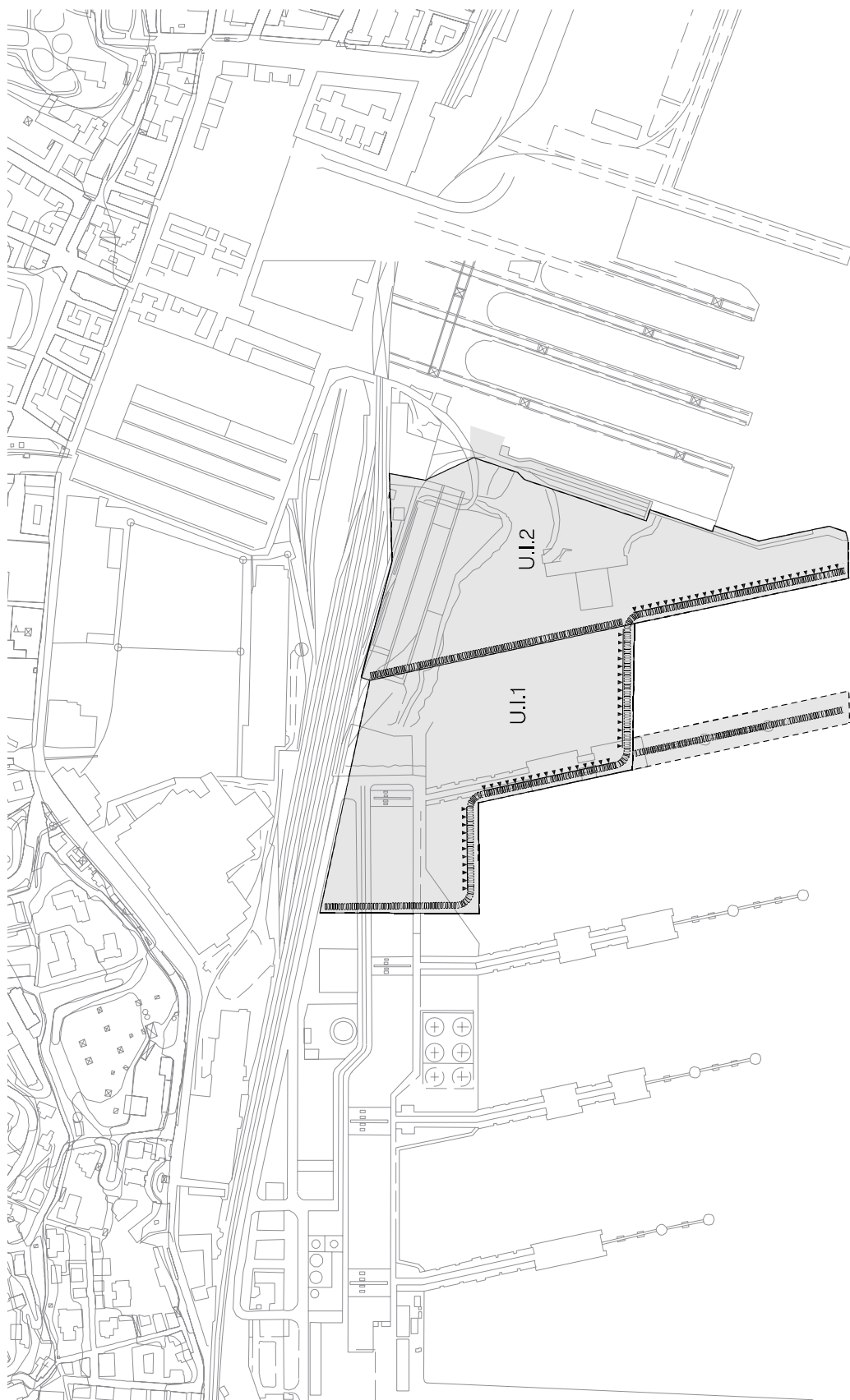
Si riconoscono all'interno dell'ambito due diverse unità di intervento, corrispondenti alle aree di preferenziale localizzazione delle rinfuse liquide alimentari l'una, solide l'altra.

Tali aree sono di dimensioni pressoché equivalenti e dunque la localizzazione suggerita non risulta vincolante, in quanto il Piano contempla comunque la possibilità di invertire la localizzazione dei due tipi di rinfuse, qualora ciò risultasse più opportuno. Questa suddivisione in due risulta funzionale anche rispetto all'organizzazione della viabilità: in questo modo si rende infatti possibile l'inserimento di una spina baricentrica rispetto all'ambito, a doppio senso di marcia.

La U.I.1 potrebbe comprendere la ricollocazione delle attività che attualmente operano nel settore a Sampierdarena, già comprensive di una prima fase di ampliamento interno. Nella stessa U.I. potrebbero inoltre essere localizzate ulteriori espansioni, possibili in una seconda fase.

Si può considerare a disposizione della U.I.1 anche l'intervento

(1) Si veda a riguardo la Deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001



Ambito PMS6 - Le unità d'intervento

da realizzarsi a ridosso del pontile delta, intervento in grado di rendere disponibile un notevole sviluppo lineare di accosti. Per quanto riguarda la parte di tombamento più a ponente di questa U.I., il Piano indica il riempimento dello specchio acqueo tra pontili gamma e delta, secondo un allineamento parallelo alla linea di banchina indicata nell'ambito PMS4 di quest'area territoriale.

Nella U.I.2 il Piano suggerisce di collocare preferibilmente le rinfuse solide.

Come per la U.I.1 il piano riserva comunque alle singole attività l'organizzazione dei criteri insediativi dei propri manufatti, pur nel rispetto della distanza necessaria dalla banchina (15 ml nel caso di collocazione delle rinfuse solide)

altezza costruzione 15 m

rapporto di copertura (max) 85 %

Unità di intervento U.I.2

Criteri per la progettazione: in base alle caratteristiche dell'area potrebbe risultare favorevole una disposizione per fasce longitudinali parallele alla banchina, intervallate da viabilità di servizio a unico senso di marcia.

Queste fasce potrebbero essere così dimensionate: una prima più vicina alla banchina con una larghezza di 40 m in cui collocare un manufatto di dimensioni notevoli; una seconda fascia nello spazio residuo nella quale disporre magazzini o altri manufatti di dimensioni più ridotte

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi di intervento

superficie unità di intervento 58.600 mq

superficie coperta 49.800 mq

altezza costruzione 15 m

rapporto di copertura (max) 85 %

Fasi e priorità

Risulta prioritario procedere all'intervento di realizzazione dell'unità U.I.1 con relativo banchinamento, nonché del banchinamento dell'unità U.I.2.

In una seconda fase può essere completato il tombamento della U.I.2, utile alla ricollocazione delle rinfuse solide.

Unità di intervento U.I.1

Criteri per la progettazione: Per quanto riguarda la superficie coperta il piano prevede di lasciare alla singola attività la disposizione dei propri manufatti ed impianti, nel rispetto però della distanza prevista dalla banchina.

Tale distanza risulta pari ad un minimo di 10 ml nel caso delle rinfuse liquide (misura comprensiva di spazio operativo di banchina e di viabilità di scorrimento a doppio senso di marcia).

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento

superficie unità d'intervento 55.100 mq

superficie coperta 46.800 mq

PMS7

Gli obiettivi dell'ambito

L'ambito, che delimita le aree occupate da Fincantieri, prevede il mantenimento della funzione attualmente presente di costruzione navale tramite il consolidamento e la eventuale riorganizzazione dei cantieri navali. Sono quindi ammessi tutti gli interventi volti ad assicurare e migliorare lo svolgimento delle attività in atto.

Le aree dei cantieri insistono solo parzialmente su territorio demaniale, sviluppandosi con edifici e spazi operativi su suolo pubblico a monte della ferrovia. Va inoltre rilevato che nel dato della superficie dell'ambito sono inclusi circa 170.000 mq di specchi acquedotti, funzionali allo svolgimento delle attività cantieristiche.

Per quanto riguarda queste aree, funzionalmente legate ai cantieri, il Piano è coerente rispetto alle indicazioni del PRG.

La definizione dell'esatto confine dell'ambito potrà subire delle modifiche da definirsi di intesa con il Comune, avuto riguardo al Suo eventuale interessamento al progetto di Riqualificazione del Porto Turistico di Genova-Sestri Ponente.

Dovrà in ogni caso essere garantito un accesso autonomo alle aree operative.

In caso di eventuale dismissione di porzioni marginali dell'area è consentito l'insediamento di attività cantieristiche per la nautica da diporto.

Si richiama inoltre la vigente normativa del PTC ACL Al6

funzione caratterizzante IA1 - riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale

funzioni ammesse IA2, MS, MF, S

superficie ambito

superficie coperta

435.700 mq

67.800 mq





LEGENDA:

- 1 BODRATO N°2281/1
- 2 GRANDI LAVORI FINCOSIT N°2556
- 3 GIUSEPPE SANTORO N°2557
- 4 PESCATORI SAN LEONARDO N°1981/1
- 5 PESCE AZZURRO N°2322/1
- 6 JANUUA COOP. DELLA PICCOLA PESCA N°1980/1
- 7 PESCATORI SESTRESE
- 8 ICAM S.r.l. DEI F.LLI PARODI N°1500
- 9 ECOSEI CALCESTRUZZI N°2687
- 10 GEOCONSULTI COSTRUZIONI N°1 25271/2
- 11 NORDASFALTI N°2006/5
- 12 CALCESTRUZZI S.p.A. N°1729
- 13 COOP. SETTE
- 14 MULTEDO SOCIETA' CONSORTILE N°2032
- 15 EDILBIT N°1690
- 16 MOTTA GIANCARLO N°1694
- 17 COSSU ANGELO N°1733
- 18 GEAM N°2199
- 19 H3G S.p.A. N°2098
- 20 BARRACUDA SUB N°2032
- 21 FINCANTIERI N°164

NOTA: LE AREE INTERFERENTI CON I LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLA CASSA DI COLMATA E DI SISTEMAZIONE DEL RIO MOLINASSI, SARANNO LIBERATE DAGLI ATTUALI CONCESSIONARI PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI

PIANTA DELLE AREE IN CONCESSIONE GENOVA-MULTEDO