



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Parere n. 169 del 15 febbraio 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Intervento di ricollocamento delle Cooperative Pescatori Maltedò, interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi, presso il sito di Genova-Prà</p> <p>ID_VIP: 5680</p>
Proponente:	<p>Comune di Genova</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze reale del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Regione Liguria n. 6043 del 11/10/2019, con il quale la Regione Liguria ha designato la Dott.ssa Cecilia Brescianini, quale esperta della Commissione tecnica di Verifica di Impatto Ambientale VIA-VAS, in rappresentanza della medesima regione;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. del 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica*

attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto”;

- l’art. 19, recante *‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’*, e in particolare il comma 5, secondo cui *“L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi”* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante *“Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19”* e All. V, recante *“Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19”*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *“Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”*;
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening”* (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU) e in generale le Linee Guida Comunità Europea *“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”*;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

RILEVATO che:

- il Comune di Genova, con nota prot. n. 356434 del 23/11/2020, ha presentato domanda di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto di *“Intervento di ricollocamento delle Cooperative Pescatori Multedo, interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi, presso il sito di Genova Prà”*, ricadente nel Comune di Genova;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. 97669/MATTM del 25/11/2020;
- la Divisione con nota prot.n.101915/MATTM del 04/12/2020 I, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con

prot.n.4087/CTVA del 7/12/2020, ha provveduto a comunicare a procedibilità dell'istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate ed alla Commissione e a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del Proponente e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot.n.101915/MATTM del 04/12/2020, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Regione Liguria, nota prot. n. PG/2021/12808, acquisita al prot. n. 4373/MATTM del 18/01/2021 e al prot. n. 181/CTVA del 15/01/2021;
- ARPA Liguria, ~~on~~ nota prot.n.36300 del 29/12/2020, acquisita al prot. n. 110549/MATTM del 31/12/2020;
- MIBACT, nota prot. n. 2679-P del 27/01/2021, acquisita con prot.n.9976/MATTM del 01/02/2021;

DATO ATTO che il progetto proposto per la verifica di assoggettabilità a VIA rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II bis, Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006, punto 2, lettera h) – *Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possano avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi*”;

RILEVATO che:

- l'intervento relativo al progetto in oggetto è collegato e si pone nell'ambito di un progetto più ampio denominato *“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”*;
- il 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 è stato sottoposto a Procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art.19 del D.Lgs. 152/06, ed ha ottenuto esclusione dalla procedura di VIA (con prescrizioni) con Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.372 del 21/10/2015;
- a seguito delle modifiche, delle estensioni e degli adeguamenti tecnici successivamente apportati - su richiesta di Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale - al predetto progetto definitivo al fine di migliorare le funzionalità idrauliche e prestazionali dei singoli manufatti a seguito di alcune sopravvenute esigenze operative nonché di preventive indicazioni formulate in sede di esame del progetto, il Comune di Genova ha trasmesso al MATTM con nota prot. N. PG60844 del 17/02/2020 (acquisita al prot. n. MATTM/14646 del 28/02/2020 e successivamente perfezionata con nota acquisita prot. MATTM/26607 del 15/04/2020), una specifica Lista di controllo (e relativi allegati) al fine dell'effettuazione, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006, di una valutazione preliminare del

- progetto, così modificato, per l'individuazione dell'eventuale successiva procedura approvativa;
- la suddetta valutazione preliminare si è conclusa con nota prot.n.41189/MATTM del 03/06/2020, attestante che, non potendosi escludere impatti ambientali significativi e negativi rispetto a quelli già valutati nel 2015, il progetto definitivo aggiornato doveva essere valutato nell'ambito di una nuova procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA;
 - il Comune di Genova, con nota prot. n. PG 245537 del 18/08/2020 ha evidenziato alla Direzione Generale CRESS che l'inserimento del nuovo progetto inerente alla realizzazione dell'infrastruttura logistica, ubicata nella Fascia di rispetto di Genova-Prà, propedeutica al ricollocamento delle Cooperative Pescatori all'interno del progetto definitivo principale era stato effettuato dai civici Uffici essenzialmente per motivi di efficienza e unicità procedimentale; considerato tuttavia che la nuova Area Pescatori è ubicata a oltre 5 km di distanza dal Porto Petroli di Genova Multedo (e che quindi risulta territorialmente e funzionalmente autonoma rispetto alle altre opere), in una logica di semplificazione/accelerazione procedurale sempre con la suddetta nota prot. n. PG 245537 del 18/08/2020 era stata sottoposta alla stessa Direzione Generale CRESS una nuova, specifica Lista di Controllo e la proposta di effettuare, sempre ai sensi dell'art. 6 comma 9 del Codice dell'Ambiente, una nuova valutazione del progetto definitivo decurtato delle opere costituenti la nuova Area Pescatori, opere che sarebbero state sottoposte a un separato iter di Verifica di Assoggettabilità a VIA;
 - con successiva nota prot. n. 75079/MATTM del 28/09/2020, il Ministero ha formulato un nuovo parere di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. n. 152/2006 relativamente all'intervento "*Nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e contestuale sistemazione idraulica del Rio Molinassi*", parere in base al quale era stato, infine, **chiarito che solamente l'opera propedeutica al ricollocamento delle Cooperative Pescatori Multedo doveva essere sottoposta a Verifica di assoggettabilità a VIA nazionale**, mentre per i soli interventi di modifica del progetto della nuova calata a mare (modifica della tipologia del materiale di riempimento, modifica del profilo ed estensione della superficie della colmata - opere di Lotto 2 del Progetto 2014) e di modifica delle opere di sistemazione idraulica del Rio Molinassi (modifica del tracciato e riduzione superfici tombinate da piazza Clavarino alla foce - opere di Lotto 1 del Progetto 2014) fosse possibile escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi diversi e/o di maggiore entità rispetto a quelli già valutati nel corso del procedimento di VIA del Piano Regolatore Portuale (PRP) e di Verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto 2014, ferma restando la necessità di ottemperare tutte le prescrizioni impartite a esito dei suddetti procedimenti;

CONSIDERATO che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

Elaborati di progetto

Titolo del documento	Codice file
Rilievo topografico e batimetrico. Planimetria	PD_D_GEN_D_003_0
Relazione geotecnica generale e sismica	PD_R_GET_D_001_0

Planimetria di progetto. Inquadramento generale	PD_D_CIV_D_001_0
Planimetria di progetto. Soluzioni tecniche e architettoniche	PD_D_CIV_D_002_0
Sezioni generali di progetto	PD_D_CIV_D_003_0
Sezioni muri d'argine e rampe Rio San Michele 1/2	PD_D_CIV_D_006_0
Sezioni muri d'argine e rampe Rio San Michele 2/2	PD_D_CIV_D_007_0
Demolizioni e dragaggi. Pianta 1/2	PD_D_CIV_D_008_0
Demolizioni e dragaggi. Pianta 2/2	PD_D_CIV_D_009_0
Demolizioni e dragaggi. Sezioni 1/2	PD_D_CIV_D_010_0
Demolizioni e dragaggi. Sezioni 2/2	PD_D_CIV_D_011_0
Pianta e dettagli architettonici. 1/2	PD_D_CIV_D_021_0
Pianta e dettagli architettonici. 2/2	PD_D_CIV_D_022_0
Studio di Agitazione Ondosa	PD_R_IDR_D_001_0
Relazione idraulica	PD_R_IDR_D_002_0
Sistemazione idraulica Rio San Michele. Pianta	PD_D_IDR_D_001_0
Sistemazione idraulica Rio San Michele. Sezioni 1/2	PD_D_IDR_D_002_0
Sistemazione idraulica Rio San Michele. Sezioni 2/2	PD_D_IDR_D_003_0
Profilo idraulico di progetto Rio San Michele	PD_D_IDR_D_004_0
Planimetria rete di drenaggio di progetto	PD_D_INT_D_003_0
Planimetria rete elettrica di progetto	PD_D_INT_D_004_0
Planimetria cantierizzazioni	PD_D_CAN_D_001_0

Documentazione tecnico-ambientale

0_Introduzione	0-Q-Introduzione
1_Q Programmatico	1-Q-Programmatico
2_Q Progettuale	2-Q-Progettuale
SEZIONE III - QUADRO AMBIENTALE - Relazione 1 di 2 - Stato di fatto	3-Q-Ambientale- Relazione-1- di- 2- Stato- di- fatto
SEZIONE III - QUADRO AMBIENTALE -	3-Q-Ambientale- Relazione-2- di- 2- Stima-

Relazione 2 di 2 - Stima impatti	impatti
Osservazioni del Pubblico	
Osservazioni Regione Liguria - Dipartimento Ambiente e protezione civile	MATTM/2021/0004373
Osservazioni dell'ARPA Liguria in data 29/12/2020	MATTM-2020-0110549
Osservazioni del MIBACT in data 27/01/2021	

EVIDENZIATO che lo Studio Preliminare Ambientale si compone di cinque sezioni separate (file separati) corrispondenti rispettivamente all'Introduzione, al Quadro Programmatico, al Quadro Progettuale, al Quadro Ambientale relativo allo stato di fatto (Relazione 1) e al Quadro Ambientale relativo alla stima degli impatti delle principali componenti ambientali (Relazione 2); a conclusione della Relazione 2 c'è il Piano di Monitoraggio Ambientale relativamente alla componente acque marine e articolato nelle tre fasi evolutive dell'iter di realizzazione dell'opera (ante operam, in corso d'opera, post operam);

EVIDENZIATO altresì che:

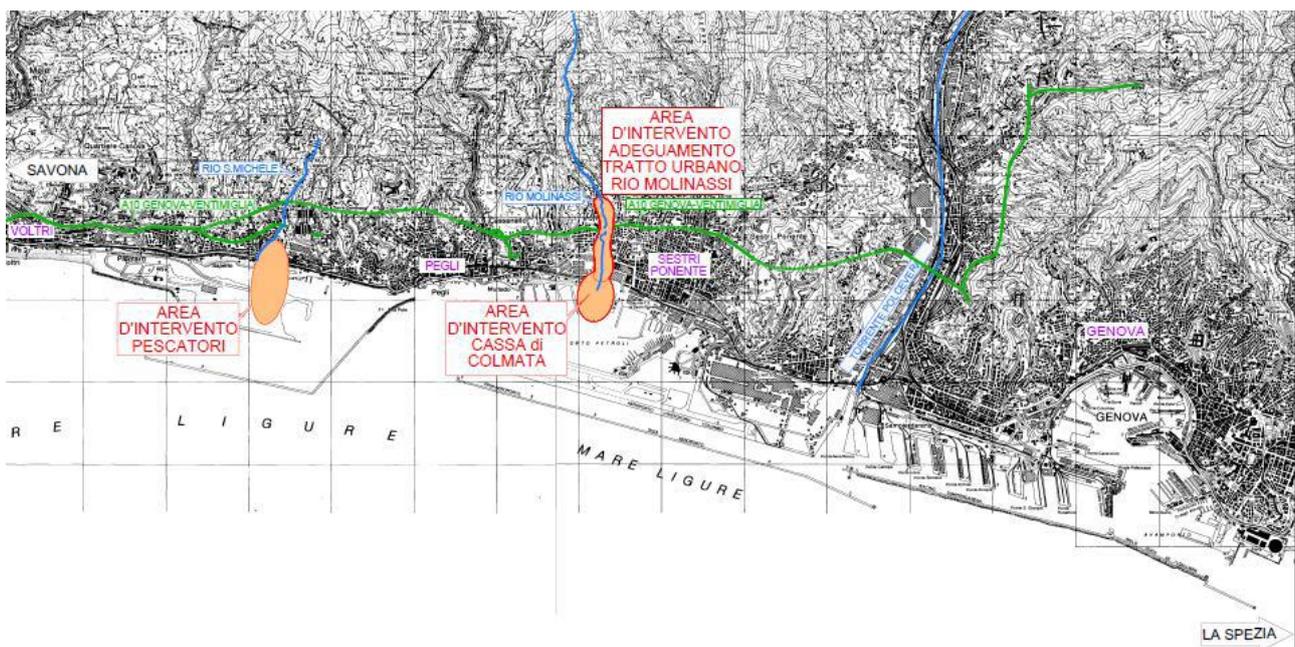
- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili:

In ordine alle finalità, ai contenuti e alla localizzazione del progetto

- lo Studio Preliminare Ambientale riguarda le opere previste a progetto per la realizzazione della infrastruttura logistica, ubicata nella Fascia di rispetto di Genova-Prà, propedeutica al ricollocamento delle Cooperative Pescatori Multedo la cui attuale sede risulta interferente con l'intervento denominato "Realizzazione della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e sistemazione idraulica del Rio Molinassi". Nell'Introduzione si ripercorre il complesso iter procedurale (sopra richiamato in sintesi), con in appendice la documentazione collegata all'iter medesimo (comunicazione MATTM circa l'esito della valutazione della lista di controllo del 5/06/2020; documento di trasmissione da parte del Comune di Genova della nuova lista di controllo ex art. 6 comma 9 del D. Lgs. 152/2006; comunicazione MATTM circa l'esito della valutazione della nuova lista di controllo; parere del Consiglio dei Lavori Pubblici del 7/08/2020);
- il progetto prevede la realizzazione di un nuovo pontile e di un piazzale su cui ricollocare le attrezzature e le unità prefabbricate che saranno date in concessione a tre Cooperative di Pescatori (San Leonardo, Varazze e Il Sole), che attualmente svolgono la loro attività a Multedo. La ricollocazione delle tre Cooperative di Pescatori si rende necessaria in quanto l'area attualmente occupata risulta interessata dal progetto del c.d. "ribaltamento a mare del cantiere Fincantieri", più in particolare dai lavori di messa in sicurezza del rio Molinassi. La nuova piattaforma industriale da realizzare, localizzata tra il pontile Delta del Porto Petroli di Multedo e l'area Fincantieri a Sestri Ponente, ha infatti l'obiettivo di ampliare gli spazi

disponibili verso mare e trasferire le attività industriali di Fincantieri a sud della ferrovia. In questo modo, l'intervento consente di migliorare la logistica delle aree cantieristiche che, agli spazi notevolmente più ampi vedranno aggiungersi un fronte mare più esteso, così consentendo un utilizzo più efficace e razionale delle aree industriali. Inoltre, lo spostamento delle attività verso il mare consente il recupero e la restituzione alla città dell'area oggi occupata dai capannoni Fincantieri ora a nord della ferrovia. L'area di riempimento è attraversata dal tratto finale da un corso d'acqua, denominato rio Molinassi, il quale si origina nei rilievi immediatamente a monte degli impianti Fincantieri e presenta storicamente una situazione di elevata pericolosità idraulica, per la scarsa capacità del suolo di assorbire le precipitazioni e per l'insufficienza delle sezioni, che vanno stringendosi proprio in questo tratto finale. Il nuovo tracciato ha dato l'opportunità di adeguare le sezioni del Rio Molinassi, in modo da diminuirne la pericolosità. La creazione di questa nuova piattaforma comporta quindi la necessità di deviare il tratto finale del Rio Molinassi, che attualmente attraversa i piazzali, ortogonalmente alla linea di battigia. In relazione a tale necessità, il Comune di Genova, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha messo a disposizione un'area all'interno della fascia di rispetto di Genova Prà, ove realizzare un nuovo polo dedicato alla pesca professionale all'interno del quale saranno ricollocate le tre Cooperative che attualmente occupano le aree di Multedo interessate dai lavori della nuova piattaforma industriale;

- La zona individuata dalla realizzazione del nuovo polo della pesca, all'interno del quale si propone il ricollocamento delle Cooperative, è posta in corrispondenza della foce del rio San Michele ed è costituita da due distinte aree, una a mare, in corrispondenza dello sfocio del rio nel canale di calma e una a terra, immediatamente a monte della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, collegate tra loro da un sottopasso carrabile e accessibile tramite accesso posto su via Prà. Tale zona, localizzata nel ponente cittadino al confine tra i quartieri di Pegli e Prà, è ricompresa tra il Castelluccio e la foce del rio San Michele e a sud è delimitata dal c.d. "canale di calma", interamente destinato all'attività sportiva e in particolare a Campo Internazionale di canottaggio;



- il progetto in esame prevede:

- a) nella parte a terra (triangolo di terra di circa 800 metri quadri, attualmente senza alcun utilizzo, libera da opere edificate e in sostanziale stato di abbandono), a nord della ferrovia, la realizzazione di un'area di rimessaggio a servizio dei pescatori;
 - b) nella parte a mare, che si affaccia lungo il canale di calma, la realizzazione di un nuovo pontile e di nuove banchine necessarie per l'attracco delle imbarcazioni da pesca e per la collocazione delle attrezzature;
 - c) la sistemazione idraulica della foce e del tratto finale del rio San Michele, al fine di garantire la sicurezza delle aree oltre a una migliore accessibilità
- per quanto riguarda la **zona a terra**, a monte della ferrovia, l'area sarà riqualificata attraverso la creazione di 3 distinte zone recintate (ciascuna destinata a una singola cooperativa di pescatori), all'interno delle quali saranno posti in opera 21 elementi prefabbricati, di diverse dimensioni, destinati prevalentemente a servizi igienici e magazzini, realizzati in carpenteria metallica preverniciata, pareti e soffitto in pannelli sandwich color bianco-grigio, copertura a due falde in tegole canadesi; esternamente, analogamente a quelli già presenti sulla fascia di rispetto di Genova Prà, è previsto il rivestimento dei manufatti in doghe di legno. All'esterno della recinzione che separa le aree private, sarà predisposta una piazzola protetta per il deposito temporaneo di rifiuti speciali (oli esausti, residui di vernici e materiale di lavorazione), prodotti dalle cooperative e che poi saranno conferiti a impianti di raccolta. Infine, è prevista la realizzazione di una strada interna di accesso alle singole cooperative (realizzata con strato superficiale in materiale ghiaioso – drenante) e di una piccola area di parcheggio asfaltata (3 posti auto), oltre a una zona di sfogo per l'accesso dei mezzi e dei pedoni;
 - per la **zona a mare**, sarà avanzato il fronte dell'attuale banchina di circa 47 metri verso mare, attraverso interventi di riempimento dello specchio acqueo (di circa 1.600 m²) e opere sia in c.a. sia prefabbricate, in modo da creare tre distinte aree recintate, messe a disposizione delle cooperative dei pescatori, all'interno di ciascuna delle quali saranno realizzati: un pontile (alla quota assoluta di 1,10 m.s.m.), uno scaletto (con pendenza 9% nella parte emersa e 20% in quella immersa) e un'area di lavoro a terra, ove è prevista l'installazione di tre elementi prefabbricati di dimensioni di pianta pari a metri 5,50 x 5,0 e 5,50 x 3, destinati a officine e locali di deposito. Inoltre, saranno predisposte tutte le necessarie dotazioni impiantistiche per lo svolgimento dell'attività di pesca. In aggiunta ai manufatti sopra indicati è prevista l'installazione, ancorati al pavimento di ciascun molo, di tre pergolati (uno per ogni Cooperativa), in carpenteria metallica preverniciata, di dimensioni pari a metri 5 x 3 e altezza di metri 2,42, con copertura in lastre di policarbonato al di sopra della quale sarà inserito un rivestimento ombreggiante costituito da assi di legno di castagno. A Ovest dei pontili è prevista la realizzazione di un muro di sostegno dello spessore di 30 cm e alto fino alla quota assoluta di metri 2,50, anch'esso della lunghezza di 47 metri, eretto a scopo difensivo dello specchio d'acqueo di sosta delle barche dei pescatori dai detriti depositati dalla foce del Rio San Michele e dall'eventualità di piene o mareggiate. Nella zona Est degli spazi destinati alle cooperative è prevista la realizzazione di un molo lungo 60 metri circa, costruito con opere in c.a., destinato al Consorzio Pegli Mare per l'attracco delle imbarcazioni per uso turistico; tale molo sarà ulteriormente prolungato con un pontile galleggiante, di lunghezza 36 metri, tale da raggiungere l'estensione dei moli adiacenti;
 - per quanto riguarda l'area del tratto finale del rio San Michele, rientrano nella progettazione opere di sistemazione e adeguamento idraulico della tratta terminale del Rio, in particolare gli ultimi 94 metri d'alveo. L'adeguamento è stato progettato per garantire il transito con adeguati franchi di sicurezza della portata di piena con tempo di ritorno duecentennale

(come descritto nella Relazione idraulica). Nella tratta in oggetto è inoltre previsto di realizzare una soglia idraulica con l'obiettivo di far sedimentare i corpi solidi più grossolani ed evitare/ridurre il loro arrivo a mare. Le opere principali da realizzare riguardano:

- la costruzione di muri d'argine lungo il corso del Rio, a partire dalla foce, attigua all'area di intervento a mare, e per un'estensione a monte di circa 40 metri, in entrambe le sponde, con altezza che varia da +2,50 a +5,00 m.;
 - la costruzione di una soglia in c.a. presso la foce del Rio, per il trattenimento dei detriti portati a valle;
 - l'esecuzione di un deviatore (proteso per un massimo di 7 metri verso mare) presso la sponda destra alla foce del Rio, in prossimità della concessione Cantieri Mostes, per la protezione della stessa dalla sedimentazione di detriti portati dal Rio, ottenuto con massi di scogliera;
 - la realizzazione di un sottopasso pedonale di larghezza 2,0 metri, che fungerà da attraversamento della sopraelevata ferroviaria e collegamento tra l'area a mare e quella a monte;
 - la costruzione di una rampa pedonale a uso privato per i pescatori, contenuta in parte da muri di sostegno del terreno, in parte da muri d'argine in prossimità dell'alveo del Rio, o dalla recinzione di separazione della stessa dalla strada, con pendenza 9-12%, di larghezza 2 metri, che fungerà da collegamento tra le due aree e prosecuzione del sottopasso ferroviario;
 - l'esecuzione di una rampa carrabile per il passaggio dei soli mezzi per la pulizia periodica dell'alveo del rio dai sedimenti depositati; posta a monte della rampa pedonale, avrà una larghezza media di 3 metri e una pendenza di circa il 20%;
 - l'installazione di un sistema di rilevamento idrometrico e allarme sonoro per garantire la sicurezza dell'attraversamento pedonale del sottopasso della sopraelevata ferroviaria in caso di livelli idrici elevati nel Rio.
- il file relativo al Quadro Progettuale contiene la descrizione delle fasi di realizzazione delle opere sopra sintetizzate, con l'indicazione dell'ubicazione delle aree di cantiere e il cronoprogramma degli interventi (durata prevista 7 mesi);

In ordine al Quadro programmatico

- nel file contenente il Quadro di riferimento programmatico, si forniscono gli elementi conoscitivi necessari all'individuazione delle possibili relazioni del progetto con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico e quello delle Aree Naturali Protette;
- la realizzazione della nuova Area Pescatori, secondo il Proponente, non risulta in contrasto con le indicazioni del Piano Territoriale Regionale (PTR), in quanto le attività in progetto prevedono la realizzazione di un nuovo pontile a servizio delle Cooperative di pescatori in luogo di una attuale banchina esistente; né con il Piano di Tutela delle Acque (PTA) né in particolare con quanto riportato nella Carta dei Corpi Idrici Sotterranei, rispetto alla quale non risultano interferenze con le aree interessate dal progetto. Inoltre, le aree in cui saranno realizzate le attività in progetto non interferiscono con alcuna zona perimetrata dai Piani di

Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero attualmente vigenti (“Carta delle misure di salvaguardia marina”);

- il progetto in esame, già contemplato nello “*Studio organico d’insieme per la riqualificazione dell’ambito litoraneo Marina di Prà- settore consorzio Pegli mare*”, appare in linea con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), “Ambito 53° Genova Voltri-Prà”, zona classificata come “Insediamento Sparso” a regime normativo di Trasformabilità – Tessuto Urbano, per la quale è prevista la possibilità di operare trasformazioni dello stato dei luoghi, nei limiti e nelle forme dei tipi insediativi rispettivamente specificati nella cartografia del Piano stesso. Il progetto dell’Area Pescatori, che prevede la realizzazione di infrastrutture dedicate alla piccola pesca, risulta in linea anche con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTC), per l’Ambito 22 (Genova Voltri-Prà-Pegli) che contempla la destinazione di aree alla realizzazione di impianti nautici minori. Lo Studio Organico d’Insieme (SOI), sopra citato, approvato con delibera comunale DCC 2017-15 del 28/02/2017, integra, modifica e aggiorna il Piano Urbanistico Comunale di Genova, ai sensi dell’art. 43 della L.R. 36/1997. Il SOI prescrive un’organizzazione spaziale volta alla conferma delle attuali funzioni e all’ulteriore introduzione di idonei spazi per accogliere i pescatori professionisti che avranno a loro disposizione anche un’area residuale posta a monte del viadotto ferroviario aderente alla viabilità di accesso al sottopasso d’ingresso per la zona. Il Proponente afferma che la progettazione delle banchine dei pescatori si uniformerà alle prescrizioni del documento urbanistico relativamente ai rivestimenti lignei dei manufatti e alla scelta dei colori (che saranno in accordo con le tonalità del contesto circostante), ma si orienterà verso scelte funzionali diverse al fine di salvaguardare la sicurezza dei futuri utilizzatori dell’area. Ad esempio, le pavimentazioni, le recinzioni e l’illuminazione esterna saranno scelte in modo tale che siano adatte ad ambienti e spazi di lavoro. A tal riguardo, è stata presentata agli Enti preposti la documentazione relativa alla “*Proposta di aggiornamento ai contenuti dello Studio organico d’insieme per la riqualificazione dell’ambito litoraneo Marina di Prà- settore consorzio Pegli mare*” e l’U.O.C. Tutela del Paesaggio del Comune di Genova ha espresso **parere favorevole** in data 16/10/2020. In generale, le opere in progetto risultano coerenti con le previsioni del Piano Urbanistico Comunale e con quelle del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (adottato a partire da luglio 2019);
- per i Piani di Bacino (PdB) stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico – ambiti regionale n. 12 e 13, approvati con DDG n. 2461 del 22/04/2020 (ultima modifica oggi vigente), l’intervento in progetto ricade all’interno dell’area n. 6 “Bacini minori e aree scolanti del Ponente genovese” e nella “Carta della Suscettività” rientra in zona classificata a suscettività bassa (Pg1), sovrainposta ad area speciale tipo B2 (Discariche dismesse e riporti antropici), con rinvio al Comune per la definizione delle discipline specifiche delle aree. Il Comune di Genova, nell’ambito della procedura di Intesa Stato-Regioni attivata per il progetto complessivo, ha ritenuto che l’intervento non fosse in contrasto con le norme del PdB relativamente agli aspetti geomorfologici e ha espresso parere favorevole, previa acquisizione del parere regionale relativamente all’area speciale B2. Dal punto di vista dell’inondabilità e sulla base della Carta del Rischio Idraulico per gli Ambiti 12 e 13, risulta che l’Area Pescatori oggetto di intervento è compresa in un ambito territoriale non interessato da zone a rischio idraulico. Per il rio San Michele, interessato dalle opere per la realizzazione dell’Area Pescatori, il Piano prevede lo spostamento della tubazione di diametro mm 750 attraversante il Rio alla foce che intralcia il libero deflusso delle portate di massima piena (A6-ID24) e la pulizia dell’alveo e il Proponente, al riguardo, afferma che nel corso delle attività “*si avrà cura di non generare interferenze tra l’opera in progetto e l’intervento previsto dal Piano*”. Si segnala che dall’analisi del Piano di Bacino ambito 12 e 13 risulta che l’area di intervento non è sottoposta a vincolo idrogeologico;

- per quanto riguarda il Piano Regolatore Portuale, le attività relative all'Area Pescatori rientrano nell'Ambito VP6 (Distretto Aggregato - Nuovo Porto e Litorale Prà – Pegli). L'ambito è suddiviso in quattro sub-settori, delimitati dalla posizione delle nuove infrastrutture ferroviarie e dallo sfocio dei corsi d'acqua. L'area in cui saranno realizzate le attività in progetto ricade nel sub-settore n.3 prevalentemente destinato a rimessaggi e nautica da diporto, compresa la eventuale ricollocazione delle attività produttive esistenti. Pertanto, si ritiene che il progetto in esame sia in linea con le previsioni del PRP;
- l'area di progetto non interferisce con alcun bene culturale tutelato. La zona "a terra" destinata al rimessaggio, invece, interferisce direttamente con un vincolo paesaggistico, l'area di notevole interesse pubblico istituita con Decreto Ministeriale del 19/06/1958 e corrispondente alla sede stradale della Via Aurelia in provincia di Genova per una profondità di 50 m sia a monte che a valle (art. 136). Inoltre, l'Area Pescatori, zona carenaggio e pontile, interferisce, per il D. Lgs. n. 42/2004 (Beni paesaggistici), con i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia (art. 142, comma 1, lettera a); e con i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e impianti elettrici, approvato con R. D. regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art. 142, comma 1, lettera c). Alla luce delle interferenze individuate, è stata predisposta dal Proponente specifica documentazione per la verifica della compatibilità paesaggistica del progetto, ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio";
- per quanto riguarda le Aree Naturali Protette, il nuovo pontile Area Pescatori rientra nell'ambito dell'Area Specialmente Protetta (ASP) di Importanza Mediterranea "Santuario per i mammiferi marini" – EUAP 1147; si evidenzia che le opere in progetto sono comunque previste all'interno della diga foranea. Mentre, l'EUAP "a terra" più vicina è il Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo (EUAP 0219) che si trova a oltre 7 km in direzione Nord dall'area di progetto. Considerando tale distanza, non si prevedono interferenze con i siti tutelati individuati. Per la Rete Natura 2000, il sito tutelato più vicino all'area di progetto è la ZSC IT1331501 Praglia - Pracaban - M. Leco - P. Martin, che si trova a circa 2,5 km in direzione Nord rispetto all'area a terra in cui sarà realizzato il nuovo rimessaggio; l'Important Bird Area più prossimo all'Area Pescatori è l'IBA 036 – Monte Beigua, localizzata a distanza superiore ai 4,5 km in direzione Nord. Considerando le distanze, non si prevedono interferenze con i siti tutelati individuati e non si ritiene necessario attivare la procedura di Valutazione di Incidenza;

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle misure di mitigazione, di compensazione e di monitoraggio relative alle singole componenti ambientali

Atmosfera e qualità dell'aria

- nel file contenente il Quadro Ambientale – Stato di fatto, si prende in esame la caratterizzazione meteorologica dell'area considerata e si riporta il quadro normativo di riferimento per l'inquinamento atmosferico, con i valori limite per la qualità dell'aria vigenti e fissati D. Lgs. n. 155/2010 (esposizione acuta ed esposizione cronica), ricordando che il progetto rientra interamente nella zonizzazione del territorio denominata Zona IT0711 (Agglomerato di Genova);
- per quanto riguarda l'analisi della qualità dell'aria del territorio, sono state indagate tre centraline di monitoraggio localizzate nelle vicinanze del progetto in oggetto di studio,

posizionate a Multedo - Pegli, Multedo-Villa Chiesa e Via Ungaretti-Pegli, con i seguenti risultati (anni 2016-2019):

- per quanto riguarda il biossido di azoto (NO₂), le medie annue, variano da 57 µg/m³ (2017) a 46 µg/m³ (2018-2019) e risultano costantemente superiori al Valore Limite per la salvaguardia della salute umana ed evidenziano una significativa criticità per questo inquinante sul medio periodo (anno), presentando pochi e isolati episodi caratterizzati da valori di picco elevati;
 - per quanto concerne il particolato - PM₁₀, i dati mostrano concentrazioni medie giornaliere inferiori al limite per tutto il periodo in tutte le postazioni, Dall'analisi degli andamenti delle concentrazioni medie annuali di PM₁₀ dal 2016 al 2019 si osserva un valore pressoché costante rispetto del valore limite. Negli anni in esame non si sono osservate variazioni di rilievo. I livelli di PM₁₀ rispettano adeguatamente i limiti di legge sul breve e medio periodo, non evidenziando alcuna criticità, pur mantenendosi su livelli sicuramente non trascurabili;
 - per il biossido di Zolfo SO₂, le stazioni oggetto di monitoraggio presentano valori che rispettano ampiamente i limiti previsti dalla normativa; sia i massimi valori orari sia le medie giornaliere sono notevolmente inferiori rispetto ai limiti stabiliti sulle rispettive basi temporali. Nel corso degli ultimi anni, le concentrazioni di biossido di zolfo si sono mantenute ampiamente entro i limiti di legge;
 - per il monossido di carbonio – CO, nel periodo di osservazione indicato e in relazione ai valori di riferimento fissati dal D. Lgs. n. 155/2010, i limiti sono stati ampiamente rispettati;
 - per il Benzene – C₆H₆, le concentrazioni medie annue evidenziano il completo rispetto del Valore Limite da parte di questo indicatore statistico per tutti gli anni esaminati: le concentrazioni medie annue non superano i 1.0 µg/m³ rappresentando al più il 20% del Valore Limite;
- al fine di valutare i possibili impatti delle emissioni di polveri e gas delle attività dirette di cantiere e dal traffico indotto il Proponente ha sviluppato una relazione specialistica “Valutazione emissioni” (Allegato 2 del Quadro Ambientale Relazione 2), che ha permesso di stimare le emissioni per le fasi di cantiere e valutare poi i potenziali impatti sulla qualità dell'aria di queste. In tale valutazione sono considerati i possibili impatti relativamente alla sola fase di realizzazione, ritenuta, in ragione della tipologia delle opere in progetto, la più significativa. Inoltre, non è stato considerato l'impatto potenziale derivante da una possibile gestione dei materiali “via mare”, con riferimento ai sedimenti dragati, che nella simulazione modellistica di progetto si assume in via cautelativa siano trasportati a smaltimento via gomma. In caso di loro gestione via mare, per esempio per essere collocati all'interno dei cassoni per la realizzazione della calata, si ritiene di prevedere un impatto poco significativo sulla qualità dell'aria, a fronte di una traslazione dei potenziali impatti generati dal traffico su gomma allontanandoli dall'abitato urbano. I risultati dell'applicazione delle stime modellistiche hanno permesso di valutare come compatibili con l'ambiente e in particolare gli standard di qualità dell'aria le attività in progetto per la cantierizzazione e il traffico indotto. I valori di concentrazione sia su breve periodo (media oraria e media giornaliera) sia su lungo periodo (media annuale) sono compatibili con gli standard di qualità dell'aria. Si rileva che l'impatto stimato è stato determinato considerando come operativa per tutti i mesi dell'anno la situazione più gravosa dal punto di vista

emissivo, secondo un approccio da considerare cautelativo. Durante la gestione del cantiere è prevista l'adozione di tutti i possibili accorgimenti atti a ridurre la produzione e la diffusione delle polveri;

- nelle sue Osservazioni, la Regione Liguria, circa tale componente, giudica che, *“in considerazione delle misure di mitigazione previste al fine di prevenire la diffusione di polveri e sostanze inquinanti, nonché la particolare ubicazione dell'area di cantiere, relativamente distante dagli insediamenti urbani, non si ravvisano elementi di criticità né particolari necessità di approfondimento dello studio, anche riguardo al tema dell'inquinamento atmosferico”*;
- nelle sue Osservazioni, l'ARPA Liguria rileva che *“nella valutazione degli impatti dovuti sia al cantiere che ai trasporti non è stata valutata la situazione più critica, ossia quella che si può verificare quando i venti soffiano da sud, sud-est (scirocco). In questo caso infatti gli inquinanti verrebbero sospinti proprio verso l'abitato. Inoltre, per la qualità dell'aria non è stato presentato alcun piano di monitoraggio, probabilmente in conseguenza del fatto che gli impatti stimati come media annuale, senza considerare le situazioni di "punta" sembrano piuttosto bassi. Va anche tenuto in considerazione che, in particolare per il cantiere, si possono sviluppare polveri di granulometria superiore al PM₁₀, non pericolose per la salute, ma molto visibili e quindi fastidiose per la popolazione. Un piano di monitoraggio che contempli la misura di polveri sedimentabili (misura della polverosità) e di PM₁₀ (a tutela della salute) sarebbe utile anche al proponente per gestire gli inevitabili esposti e tenere sotto controllo l'efficacia delle misure di mitigazione e della loro corretta applicazione”*;

Biodiversità

- il Proponente analizza il quadro normativo e lo stato di fatto relativo a tale componente nella Regione e nell'area di progetto, non rilevando particolari criticità, anche perché il progetto si colloca all'interno dell'area portuale, caratterizzato da un elevato livello di antropizzazione e in un contesto attualmente adibito a varie attività nautiche oggetto del sopra citato Studio Organico d'Insieme denominato “Consorzio Pegli Mare”;
- nelle sue Osservazioni, la Regione Liguria, ricordando che il sito non ricade in alcuna area ricompresa dalla Rete Natura 2000, né risulta interessato da elementi della rete ecologica regionale o da segnalazioni puntuali derivanti dall'Osservatorio Ligure per Biodiversità, ritiene siano assenti *“potenziali pressioni o minacce per tale comparto. Si richiede, tuttavia, di individuare per gli spazi verdi di arredo previsti, idonee specie autoctone, evitando essenze alloctone e palme, tuttora interessate dagli attacchi di *Rhynchophorus ferrugineus* (punteruolo rosso)”*;
- nelle sue Osservazioni, l'ARPAL considera trascurabile l'impatto sulla biodiversità causato dalle opere, visto l'elevato grado di artificializzazione dell'area. Tuttavia, si sottolinea come il Canale di calma di Prà rappresenti un'area di pregio naturalistico potenziale di tutto rispetto, elemento questo evidenziato da diversi fattori, come per esempio le numerose pregresse segnalazioni fornite dall'Atlante ornitologico della Città di Genova o dalla segnalazione di *Bufo viridis*, (specie inserita nell'All. IV della Direttiva 92/43/CE e presente nel database regionale LiBiOss). Pertanto, visto il contesto interessato dall'intervento, antropizzato ma con buone potenzialità di recupero, l'ARPAL giudica *“auspicabile che nella fase attuativa venissero introdotti elementi di rinaturalizzazione urbana, volti a migliorare lo stato ecologico della zona fociva del Rio San Michele interessata dall'edificazione del prolungamento della massicciata di contenimento. Tali azioni di*

rinaturalizzazione e di miglioramento ecologico risulterebbero in linea con le esigenze emergenti di rinverdimento delle aree antropizzate, finalizzate al miglioramento della resilienza nei confronti dei cambiamenti climatici. Ma soprattutto, sarebbero funzionali al miglioramento dello stato ecologico complessivo del Canale di Calma di Prà, ove in alcune zone è già possibile apprezzare una rinaturalizzazione in atto (es. foce del Rio Branega, Fascia di rispetto), con conseguente possibile insediamento di specie anche di pregio”;

Flora, Fauna ed ecosistemi

- il Proponente richiama i contenuti del Rapporto sullo stato delle foreste in Liguria 2011-2013, del Programma forestale regionale – Regione Liguria, del Piano Urbanistico Comunale di Genova, del Nuovo Piano Faunistico Venatorio Regionale (oltre a quello della Provincia di Genova) e del Nuovo Atlante degli habitat marini della Liguria. Le verifiche effettuate hanno escluso particolari criticità, in quanto l’area di intervento è localizzata in ambito portuale e pertanto non sono presenti situazioni sensibili sia per la componente Flora e Fauna sia per quanto riguarda la presenza di habitat marini. Valutazioni specifiche hanno interessato la parte delle acque marine costiere, trattata in un punto successivo; infatti, in fase di costruzione, le opere che possono generare impatti sulla composizione specifica dei popolamenti planctonici e bentonici del sito, si riferiscono principalmente alla realizzazione dei dragaggi e alla movimentazione dei sedimenti in fase di scavo che potrebbero generare delle alterazioni locali e temporanee delle caratteristiche chimico-fisiche delle acque marine litoranee;
- né la Regione Liguria, né l’ARPAL, nelle loro Osservazioni evidenziano impatti ambientali significativi, né criticità per tale componente;

Uso del suolo

- il Proponente individua per tale componente i seguenti potenziali impatti: sversamenti accidentali, occupazione di suolo durante la fase di cantiere; produzione di rifiuti solidi e liquidi; utilizzo di materie prime. In relazione all’occupazione di suolo si rileva che la realizzazione delle opere determinerà un periodo significativo di occupazione delle aree necessarie per la realizzazione delle opere, che sono comunque caratterizzate da durata temporanea. Per quel che riguarda l’impatto potenziale connesso a possibili spandimenti accidentali, legati esclusivamente a eventi accidentali (sversamenti al suolo di prodotti inquinanti) prodotti dai macchinari e dai mezzi impegnati nelle attività di cantiere, le imprese esecutrici dei lavori saranno obbligate ad adottare tutte le precauzioni idonee al fine di evitare tali situazioni e, a lavoro finito, a riconsegnare l’area nelle originarie condizioni di pulizia e di sicurezza ambientale. Si prevederà il controllo costante dei circuiti oleodinamici dei mezzi operativi e il parcheggio dei mezzi meccanici, nonché l’esecuzione dei rifornimenti di carburanti e lubrificanti su un’area attrezzata ed impermeabilizzata. In fase di cantiere si opererà una scrupolosa gestione e un attento smaltimento dei rifiuti solidi generati in fase di costruzione nel rispetto della normativa vigente. Dove possibile, si procederà alla raccolta differenziata finalizzata al recupero delle frazioni di rifiuti riutilizzabili e ad altre forme di recupero (conferimento oli esausti a consorzio, recupero materiali ferrosi, eccetera). In considerazione degli accorgimenti previsti in fase di cantiere, al fine di ridurre le probabilità di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti sul suolo, e della temporaneità delle attività, l’impatto sul suolo in fase di cantiere si può considerare non significativo. L’impatto relativo al suolo in fase di esercizio, oltre a quello legato agli sversamenti accidentali, per i quali saranno attuate tutte le misure di prevenzione e

protezione necessarie a minimizzare il rischio di sversamenti accidentali, consiste nell'occupazione di suolo e specchio acqueo;

- la Regione Liguria, nelle sue osservazioni, circa la componente suolo, evidenzia che per quanto riguarda gli interventi che interessano il tratto terminale del rio San Michele, limitrofo all'area destinata alla ricollocazione delle Cooperative, gli stessi non presentano particolari criticità e siccome sono limitati al tratto focivo del torrente e finalizzati a un diverso utilizzo delle aree demaniali marittime limitrofe, non risultano soggetti al parere di compatibilità ex art. 17 comma 2 della Normativa di Piano di Bacino. Considerata la tipologia dell'intervento, va verificata, tuttavia, la necessità di acquisire contributo istruttorio e/o parere di compatibilità da parte dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale per la valutazione della compatibilità degli interventi proposti nel quadro di sistemazione complessiva del rio San Michele, come anche evidenziato nel parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Dal punto di vista autorizzativo, la progettazione necessita di revisioni e approfondimenti che potranno successivamente essere portati all'attenzione della Conferenza dei Servizi, riguardanti in particolare: la plateazione del fondo alveo nel tratto terminale; la revisione della scelta progettuale che prevede una quota sommitale dell'argine sinistro superiore alla quota della difesa sponale destra esistente nel tratto terminale; la previsione di realizzare una cassa di sedimentazione sempre nel tratto terminale di rio San Michele (con necessaria individuazione, in sede di progettazione definitiva, di un responsabile della manutenzione della vasca nonché della quota del fondo alveo, considerato che la progettazione ne prevede l'abbassamento rispetto alla condizione attuale); l'installazione del manufatto previsto in sponda sinistra (nel cosiddetto "ambito a valle"), che qualora costituisca un volume edilizio potrebbe non risultare compatibile con l'art. 5 del regolamento generale n. 3/2011, in quanto ricadente all'interno della fascia di inedificabilità assoluta del rio San Michele. Pertanto, la Regione non rileva motivi ostativi alla realizzazione del progetto, salvo le modifiche segnalate, che risultano necessarie per il rilascio delle autorizzazioni di competenza regionale in conformità alla normativa vigente;

Geologia ed idrogeologia

- il Proponente evidenzia che in corrispondenza della Nuova Area Pescatori, la realizzazione del progetto determinerà un impatto positivo sul sistema idraulico: la sistemazione del Rio San Michele nel tratto terminale determinerà, infatti, un miglioramento delle sezioni idrauliche compatibili con i franchi idraulici richiesti dalla normativa al passaggio della portata duecentennale e alla realizzazione di una via di accesso in alveo per permettere il passaggio di mezzi, per la periodica pulizia dell'alveo.

Acque marine costiere

- per le acque marine, il Proponente riporta i parametri monitorati per i tratti costieri interessati dalle opere in progetto, ovvero i tratti denominati "Genova Voltri" e "Genova Polcevera", con i monitoraggi del periodo 2008-2009 relativi alla stazione di monitoraggio macro-area 3, che comprende molte stazioni appartenenti a matrici diverse. Per i due tratti citati, lo stato bioindicatori è sufficiente (per Genova Voltri) e buono per Genova Polcevera, lo stato ecologico sufficiente per entrambi, lo stato chimico e quello complessivo non risultano buoni per entrambi;
- i potenziali impatti del progetto sono riconducibili alle attività di dragaggio, alla risospensione dei sedimenti dragati e agli sversamenti accidentali. Per quanto riguarda i sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio, si prevede un loro riutilizzo all'interno dei

cassoni necessari alla realizzazione della nuova calata a mare Porto Petroli, oggetto di appalto separato, ma parte dello stesso schema generale di progetto a cui è connessa la ricollocazione delle Cooperative Pescatori. Per il riutilizzo dei sedimenti nello stesso ambito (cassoni per colmata), il Proponente reputa necessario eseguire nuove indagini secondo le indicazioni del D.M. n. 173/2016. Tali indagini sono oggetto di appalto separato attualmente in corso di espletamento da parte del Comune di Genova; all'esito delle stesse la Stazione Appaltante valuterà se sia necessario o meno apportare modifiche al progetto esecutivo. Le attività di movimentazione di sedimenti in ambiente portuale possono avere numerosi effetti, sia sul comparto abiotico (processi chimico fisici, quali l'aumento della torbidità, la mobilitazione di eventuali contaminanti associati alle particelle in sospensione, l'eventuale diminuzione temporanea della concentrazione di ossigeno disciolto nella colonna d'acqua, la variazione della concentrazione dei nutrienti nella colonna d'acqua, la solubilizzazione di eventuali contaminanti in seguito al cambiamento delle condizioni chimico-fisiche del sedimento), sia su quello biotico (impatti diretti di tipo propriamente fisico sugli organismi e su eventuali biocenosi sensibili, causati dall'aumento della torbidità e della concentrazione di particelle di solidi in sospensione fotosintetica; effetti di eventuali contaminanti rimessi in circolo dalle attività di dragaggio, presenti in fase disciolta nella colonna d'acqua o associati alle particelle di solidi in sospensione, su differenti organismi marini; possibile bioaccumulo di eventuali contaminanti nei tessuti degli organismi, con conseguente trasferimento nella catena trofica e biomagnificazione ed eventuale ingresso nella catena alimentare; possibile contaminazione microbiologica degli organismi marini). Per i possibili eventi incidentali prodotti dai macchinari e dai mezzi impegnati nelle attività di cantiere (sversamenti al suolo di prodotti inquinanti), in fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque. Tale piano dovrà essere concordato con gli Enti competenti e tenuto a disposizione delle Autorità di controllo. Il traffico a mare conseguente alle attività di progetto sarà costituito dalla movimentazione del materiale dragato, tuttavia non è ritenuto dal Proponente rilevante ai fini dell'impatto sulle acque marine. Il Proponente giudica basso l'impatto sulle acque superficiali e sull'ecosistema marino, durante le fasi di realizzazione dell'opera, ma data comunque la rilevanza delle attività previste in termini di potenziale significatività degli impatti sulla componente oggetto di analisi, il progetto prevede di eseguire il monitoraggio ambientale della componente stessa;

- il Proponente ha sviluppato uno specifico studio del moto ondoso per l'area di interesse, al fine di poter valutare il possibile impatto delle opere previste a progetto per la ricollocazione delle Cooperative pescatori presenti a Multedo. Obiettivo dell'analisi è verificare il livello di agitazione ondosa interna al canale, sia per effetto dell'onda residua in condizioni di mareggiata (per differenti tempi di ritorno), sia per effetto delle onde (corte) generate all'interno del bacino di Prà-Voltri da intensi venti dai quadranti meridionali. L'analisi ha infine previsto la simulazione del deflusso in piena del rio San Michele nella configurazione di stato attuale ed in quella di progetto, al fine di verificare l'insorgenza di eventuali criticità locali indotte dalla nuova distribuzione della corrente allo sbocco del rio, situato proprio in corrispondenza dell'area oggetto degli interventi. A fronte di valori di altezze d'onda in corrispondenza del contorno di largo del modello di dettaglio (posto immediatamente al largo della diga dell'aeroporto e della diga di Prà-Voltri) pari rispettivamente a 3.75 m e 5.22 m, (TR 5 e 50 anni), i valori di altezza d'onda residua nella zona oggetto degli interventi nel canale di calma di Prà risultano dell'ordine di 10 cm per lo scenario con tempo di ritorno 5 anni e dell'ordine di 15 cm per lo scenario con tempo di ritorno 50 anni. Tali valori risultano ampiamente inferiori a quelli indicati dal PIANC come valori di riferimento per i tempi di ritorno considerati (rispettivamente 30 e 50 cm). I valori di altezza d'onda nella porzione di interesse del canale di calma di Prà sono stati anche valutati in relazione ad

uno scenario di onda generata dal vento estremo all'interno del bacino (onde corte). La distribuzione delle altezze d'onda all'interno del bacino di Prà evidenzia valori massimi nella zona di studio pari a circa 0.26 m. Infine, è stato predisposto un modello bidimensionale idrodinamico per il calcolo della distribuzione dei livelli del mare e delle velocità di corrente nella zona di studio in concomitanza con significativi eventi di portata di piena del rio San Michele, la cui foce si trova in corrispondenza dei nuovi pontili in progetto. Il confronto tra i risultati di intensità di corrente nell'attuale scenario e in quello previsto nel progetto evidenzia in particolare che l'allargamento delle sezioni idrauliche e l'approfondimento dei fondali favoriscono una riduzione delle intensità della corrente nel canale di calma. Tra i nuovi pontili in progetto i valori di corrente rimangono limitati nell'ordine di qualche decina di cm/s;

- la Regione Liguria, nelle sue osservazioni, evidenzia che, per quanto riguarda la previsione di riutilizzare ai fini del riempimento dei cassoni cellulari di calcestruzzo circa 5000 m³ di sedimenti dragati in loco per il loro imbasamento, *sub conditione* all'esito della caratterizzazione del materiale da dragare ai sensi del D.M. n. 173/2016, il soggetto territorialmente competente sotto il profilo del giudizio di idoneità tecnica è l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Dovrà esprimersi preventivamente anche la stessa Regione Liguria, sempre sulla base degli esiti della prevista caratterizzazione, oltre alla necessità di acquisire anche il parere della Commissione Consultiva locale per la pesca marittima e l'acquacoltura, a norma del Regolamento di cui al D.M. n. 173/2016. Per quanto riguarda il materiale grossolano per il riempimento della cassa di colmata, la Regione non ritiene necessarie particolari attenzioni circa il riferimento al ricorso a cave per inerti, ma se si optasse per materiali di recupero "dovranno essere previste procedure di verifica di compatibilità per il contatto indiretto con le acque marine;

Acque sotterranee

- il Proponente riporta la valutazione dello stato qualitativo delle acque sotterranee basata sui risultati relativi al 2018, comparata alla classificazione realizzata per l'ultima revisione del Piano di Tutela delle Acque (dati del periodo 2009-2013) e alla classificazione intermedia effettuata nel 2017 a scopo ricognitivo con i dati del triennio 2014-2016. Si evidenzia un certo grado di alterazione delle acque sotterranee causato da sostanze di origine umana, mantenuto però entro limiti conformi alla normativa a tutela della salute. Le criticità già note, confermate dal monitoraggio del 2018, riguardano superi riscontrati in alcune categorie di inquinanti;
- lo studio preliminare ambientale non prevede interazioni con le acque di falda. In caso di necessità, per la gestione delle acque di scavo, si prevede l'aspirazione e il carico su automezzi (senza accumuli o stoccaggi intermedi) che si dirigeranno direttamente agli impianti di trattamento autorizzati off site. L'appaltatore dovrà provvedere all'esecuzione di preventive analisi di "omologa" delle acque, per definire e individuare l'impianto di conferimento. Tali analisi dovranno essere eseguite per lotti di scavo rappresentativi, prelevando le acque da cisterne di accumulo temporaneo (se allestite in cantiere) oppure direttamente dagli scavi. Per quanto riguarda la gestione delle acque reflue residue dai processi di cantiere, se ne prevede la canalizzazione e raccolta per gli opportuni smaltimenti. Sarà effettuato il controllo e lo smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale. In relazione a possibili situazioni di emergenza e a possibili spandimenti accidentali di sostanze inquinanti in fase di cantiere, sono previste diverse misure sia di prevenzione (atte a minimizzare la probabilità che si verifichino), sia di protezione (atte a contenere tempestivamente gli effetti inquinanti). In virtù degli

accorgimenti previsti al fine di ridurre le probabilità di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti, l'impatto potenziale su acque sotterranee è ritenuto non significativo;

Rumore

- il Proponente, dopo aver fornito l'inquadramento normativo sull'inquinamento acustico, a livello nazionale, regionale e comunale (con la relativa zonizzazione acustica, in particolare riferita all'area di intervento), allega allo SPA una relazione specialistica di "Valutazione di impatto acustico" per le fasi del cantiere e del traffico indotto, nella quale sono presenti: analisi del quadro legislativo e normativo; analisi dei vigenti strumenti di pianificazione acustica territoriale (Classificazione Acustica del Territorio); analisi e localizzazione delle sorgenti sonore; valutazione dell'impatto acustico dovuto all'attività in oggetto; indicazione per l'implementazione di accorgimenti migliorativi. L'area oggetto dell'intervento, come tutta la fascia costiera portuale, industriale e aeroportuale, è posta in classe VI (aree esclusivamente industriali) sino al limite occidentale del Porto Petroli. Solo le strutture destinate alla nautica di diporto sono poste in classe V (aree prevalentemente industriali). Le elaborazioni riguardanti i monitoraggi aggiornati al 2017 evidenziano la presenza di gravi criticità (eccedenze > 10 dB(A)) rispetto ai limiti di cui alla classificazione acustica sono riportate, per l'area di interesse. Situazioni di elevata e grave criticità interessano limitate porzioni del territorio in esame e risultano posizionate intorno al tracciato autostradale, al limite della fascia costiera portuale/industriale e in corrispondenza, parziale o totale, delle aree particolarmente protette (classe acustica I) presenti sul territorio. È quindi evidente il ruolo giocato dal traffico autostradale e dalle attività portuali/industriali (compreso il traffico ferroviario in quanto ricomparso in tale ambito) nella concretizzazione di situazioni di degrado del clima acustico locale. I risultati delle simulazioni del modello di NOISE MAPPING, dal quale si sono estratti i valori in facciata dei recettori e le mappe acustiche di emissione nel periodo diurno, riportati nello studio del proponente, emerge che i livelli di emissioni e immissioni sonore e differenziale sono **conformi** ai limiti previsti dalla legislazione vigente e dal PCCA del Comune di Genova per le attività di cantiere relative al tempo di riferimento diurno relativamente al progetto delle opere;
- il Proponente segnala comunque la necessità di implementare interventi di mitigazione che possono ridurre l'interferenza con le aree attraversate dal traffico di cantiere, soprattutto in relazione al rumore, ovvero: riduzione delle velocità di transito in corrispondenza delle aree residenziali eventualmente presenti lungo la viabilità pubblica di accesso alle aree di cantiere; riduzione dei transiti nelle prime ore della mattina, a mezzodì e in periodo preserale; riduzione/eliminazione dei transiti nel periodo notturno. Altri interventi sono previsti sulle sorgenti di rumore (per esempio, utilizzo di macchine, attrezzature o impianti silenziati e conformi alle normative; preferenza per l'uso di pale cariatriche gommate piuttosto che escavatori per il caricamento e la movimentazione del materiale e di macchinari di scavo a rotazione anziché a percussione; ecc.), sulla propagazione del rumore (previsione di incapsulamenti dei componenti impiantistici fissi quali pompe, compressori, ecc.) e sulla gestione attuativa degli interventi (programmazione delle operazioni più rumorose nei momenti in cui sono più tollerabili, evitare la sovrapposizione di macroattività con significative emissioni acustiche, in particolare le attività di demolizione; sfruttare il potenziale schermante delle strutture fisse dei cantieri e degli eventuali cumuli del materiale stoccato con una attenta progettazione del lay-out di cantiere, ecc.);
- mentre la Regione Liguria, nelle sue osservazioni, non rileva su questa tematica ambientale alcuna criticità, l'ARPAL allega un parere in merito (file "ARPAL.PROT INTERNO.R.0001232.17-12-2020_Rumore"), elaborato dal competente Dipartimento Attività produttive e rischio tecnologico U.O. Fisica Ambientale Ufficio Inquinamento

Acustico, nel quale si evidenzia che, nello studio del Proponente sul comparto acustico, è valutato esclusivamente il disturbo provocato dalle attività di cantiere e, pertanto, si reputa necessario integrare la documentazione del Proponente con valutazioni circa l'eventuale modifica del clima sonoro della zona (a oggi inutilizzata), a seguito dell'inserimento di tali attività, evidenziando gli orari di lavoro e l'eventuale presenza di sorgenti di rumore e la loro collocazione, unitamente all'individuazione dei recettori più vicini potenzialmente disturbati. Per la fase di cantiere si prende atto di quanto indicato dal Proponente, che prevede il rispetto dei limiti diurni, rimandando le relative valutazioni e determinazioni al Comune di Genova, competente in materia di autorizzazioni per le attività di cantiere ai sensi della L. R. 12/1998;

Traffico indotto

- la valutazione eseguita dal Proponente nello Studio Preliminare Ambientale (Allegato 3 – Nota tecnica traffico) comprende gli impatti connessi al traffico indotto del cantiere sulle viabilità locali e sulle arterie di scorrimento. L'incremento del traffico indotto da cantiere, stimato in circa 5,5 camion/ora, non risulta significativo rispetto allo scenario del traffico previsto al 2025. Emerge, inoltre, che il tragitto individuato in progetto da e per il cantiere di via Aurelia 2 a Prà risulta l'alternativa ottimale e di minor impatto sulla viabilità locale che è in grado di assorbire senza aggravamenti significativi il flusso di camion;

Paesaggio e Archeologia

- il Proponente evidenzia che sotto il profilo territoriale l'area di intervento è sottoposta al vincolo paesistico ambientale "generico" imposto a norma dell'art. 142, comma 1 lett. a) del D. Lgs. n. 42/2004, ovvero fascia di rispetto "300 m dalla linea di battaglia" relativa a Genova Prà, all'interno della quale è prevista la ricollocazione del polo della pesca professionale. L'area ricade, come già evidenziato sopra, in una zona disciplinata dal Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) e dal Piano Territoriale della Costa. Il progetto risulta compatibile e coerente con le indicazioni di tale strumentazione e con le finalità dei vincoli paesaggistici, posti a tutela del bene pubblico interessato;
- circa l'interazione tra le opere in progetto e gli aspetti paesaggistici, dovuta alla presenza del cantiere, ai mezzi navali in sosta e agli impianti per lo svolgimento dell'attività cantieristica, il Proponente prevede di adottare alcune misure di minimizzazione degli impatti: segnalazione e recinzione delle aree di cantiere, mantenimento per quanto possibile di condizioni di ordine e pulizia delle aree di lavoro; ripristino dello stato ante operam delle aree alterate per le cantierizzazioni a servizio della realizzazione delle opere in progetto, ove tecnicamente possibile, ad ultimazione dei lavori. In fase di esercizio l'impatto del progetto sulla componente del paesaggio è rilevabile relativamente alla nuova calata a mare e all'area ricollocamento Pescatori. Le nuove strutture previste dal progetto risulteranno difficilmente visibili, determinando dunque un impatto paesaggistico estremamente basso. Le valutazioni effettuate dal Proponente hanno evidenziato che le attività in progetto determineranno impatti nulli o poco significativi e trascurabili (in particolare per ciò che concerne le modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale, le modificazioni della compagine vegetale e della funzionalità ecologica; le modificazioni dello skyline naturale o antropico e dell'assetto percettivo, scenico o panoramico, oltre che dell'assetto insediativo-storico). Nello specifico, per quanto riguarda le interferenze sullo skyline naturale e sull'assetto percettivo, scenico o panoramico, l'analisi condotta ha evidenziato che i potenziali disturbi che l'intervento potrebbe arrecare all'ambiente circostante in fase di cantiere saranno riconducibili alla presenza fisica dei mezzi d'opera e delle attrezzature operanti nell'area;

- la Valutazione Preventiva dell'Interesse Archeologico eseguita per l'area degli interventi in funzione del progetto individua nella valle del Molinassi un ambito territoriale di elevato interesse storico-archeologico. In ottemperanza alla prescrizione emessa dal MIBACT nell'ambito della Conferenza dei Servizi in essere (comunicazione ufficiale del 15-06-2020 prot. n. MBAC-SABAP-LIG 34.43.01/124.16), è stato elaborato il piano dei sondaggi e delle attività archeologiche. Sulla base della prescrizione sopra citata, tutte le operazioni dovranno essere coordinate e graduate in ragione della tipologia e dell'entità dei lavori da eseguire a integrazione della progettazione definitiva. La pianificazione delle attività archeologiche riguarda esclusivamente l'adeguamento idraulico del rio Molinassi nel tratto compreso tra Via Negroponte e la foce;
- la Regione Liguria, nelle sue osservazioni, oltre a confermare che il progetto risulta coerente con la strumentazione del PTCP e del Piano della Costa e *“risulta coerente con le finalità dei vincoli paesaggistici, prevedendo una adeguata sistemazione delle aree in questione per quanto attiene l'impiego di materiali e modalità esecutive previste, tali da consentire un corretto inserimento delle nuove opere nel contesto d'ambito”*, reputa tuttavia necessario, al fine della migliore qualificazione delle opere sotto il profilo ambientale, *“prescrivere che il rivestimento esterno dei nuovi manufatti da installare, ivi comprese le coperture, sia identico, per tipologia e colore, a quello dei corpi di fabbrica presenti sulla fascia di rispetto di Genova Prà”*. Inoltre, *“in sede di progetto definitivo dovrà essere prevista anche una adeguata sistemazione a verde dell'area a monte della ferrovia”*;
- il parere della Regione Liguria sul progetto è quindi positivo, *“fermo restando che il progetto definitivo dovrà essere completato con i necessari elaborati previsti dalla vigente legislazione in materia paesaggistica, quali in particolare la ‘Relazione paesistica’, la documentazione fotografica d'insieme e di dettaglio ed i fotomontaggi”*;

Gestione rifiuti e gestione materiali da scavo e dragaggio

- Per i rifiuti prodotti dalla demolizione dei manufatti attualmente in essere, il Proponente prevede l'invio *“a recupero/smaltimento presso impianti autorizzati off-site”* e, a tal fine, afferma che *“la definizione qualitativa (con attribuzione del codice EER) delle tipologie producibili nonché la valutazione quantitativa sono state effettuate sulla base di valutazioni derivanti dai computi metrici di progetto”*. In via preliminare e previsionale, lo stesso riporta solo indicativamente alcuni codici EER da attribuire alle corrispondenti categorie di rifiuti, secondo la classificazione prevista ai sensi dell'Allegato D alla parte IV del D. Lgs. n. 156/2006. Una volta attribuito il codice EER, il rifiuto sarà inviato a smaltimento o recupero presso impianti autorizzati, avendo preventivamente predisposto un Piano degli Smaltimenti contenente tutte le informazioni dovute. Gli automezzi deputati al trasporto dei rifiuti ai poli di conferimento usciranno dal cantiere una volta completata la predisposizione della documentazione amministrativa di accompagnamento (in primo luogo i Formulari dei Rifiuti). Il Proponente correttamente precisa che, *“come previsto dalla normativa vigente in materia, la classificazione del rifiuto è di competenza del ‘produttore’, che sarà identificato nell'Appaltatore dei lavori descritti nel progetto. Pertanto, i codici EER che vengono proposti, devono essere considerati solamente come preliminari e finalizzati a dare una indicazione di massima sulla tipologia dei rifiuti che saranno prodotti: in questo senso, in fase esecutiva, potrà emergere la necessità di inviare a smaltimento rifiuti di tipologia diversa (ad oggi non preventivabile) rispetto a quelle indicate di seguito. Si rimanda alla fase operativa la definizione dei corretti codici EER a cura del ‘produttore’ del rifiuto”*;
- i materiali da scavo e quelli dai dragaggi (due distinte tipologie) avranno destinazioni diverse. I materiali relativi ai terreni dalle aree poste a terra, per un quantitativo pari a circa

1.690 m³, sono derivanti dagli scavi necessari per la realizzazione delle opere a terra e saranno inviati a smaltimento presso impianti autorizzati off-site. I sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio dalla foce del Rio San Michele nella zona “Pescatori” (volumetria pari a 5.356 m³), potranno essere riutilizzati per l’imbasamento dei cassoni che costituiranno il perimetro esterno della cassa di colmata Porto Petroli. I sedimenti, durante l’operazione di dragaggio, saranno collocati direttamente all’interno dei cassoni, avendo cura di controllare la torbidità dell’acqua di mare durante le operazioni, anche a mezzo di monitoraggi che saranno eseguiti come indicato nel piano di monitoraggio di progetto. Il progetto del 2014 aveva previsto la possibilità di un riutilizzo integrale dei sedimenti sulla base delle verifiche effettuate nel rispetto delle Delibere della Giunta Regionale 955/2006 e 863/2012. Con l’entrata in vigore del D.M. n. 173/2016 sono state modificate le modalità di verifica della qualità dei sedimenti per il riutilizzo all’interno delle casse di colmata, per cui ai fini del reimpiego dei sedimenti nella cassa di colmata, in fase esecutiva (e quindi a cura dell’appaltatore degli interventi) dovrà essere richiesta l’autorizzazione al reimpiego dei sedimenti di dragaggio secondo quanto previsto dall’art. 109 del D. Lgs. n. 152/2006 e Regolamento Regionale n. 3/2007 e s.m.i. Il Proponente afferma che non sono ancora disponibili gli esiti di tale caratterizzazione, in carico alla Stazione Appaltante. Tuttavia, ad oggi, sulla base delle informazioni disponibili, si assume che i sedimenti derivanti dal dragaggio possano essere riutilizzati come sopra già indicato, anche in considerazione del fatto che le caratteristiche costruttive dei cassoni dove saranno collocati i materiali dragati sono tali da evitare la dispersione in ambiente marino di eventuali contaminanti presenti all’interno dei sedimenti stessi. Infatti, i cassoni saranno realizzati con miscela cementizia additivata con prodotto impermeabilizzante al fine di garantirne la totale impermeabilizzazione;

- durante le operazioni di dragaggio del sedimento dal fondale il Proponente prevede di implementare azioni precauzionali per evitare che durante le fasi di scavo e movimentazione del materiale dragato si verifichino rilasci incontrollati di sedimenti e/o di acqua di miscela in mare e per ridurre al minimo la turbolenza per minimizzare la torbidità e l’alterazione delle condizioni di ossidoriduzione del sedimento residuo. Infine, allo scopo di mitigare l’impatto delle attività di scavo sulle acque marine, si dovrà operare per aree limitate, confinate mediante l’installazione di barriere che impediscano l’eventuale diffusione di contaminanti e della torbidità. A questo scopo si prevede di utilizzare un sistema a panne mobili galleggianti, dotate di appendice zavorrata regolabile ancorata sul fondo, in grado di garantire il confinamento su fondali di vari livelli. La barriera sarà composta da una parte galleggiante per il contenimento di schiume e oli in galleggiamento, e una parte immersa che ostacola la dispersione del materiale in sospensione nelle aree limitrofe. Le barriere saranno ancorate al fondale mediante ancore o corpi morti in calcestruzzo e dislocate in funzione dell’area di intervento. La rimozione delle panne non dovrà avvenire immediatamente al termine delle operazioni di scavo, ma dopo che sia trascorso il tempo sufficiente a favorire la sedimentazione naturale del materiale messo in sospensione. Durante le operazioni di spostamento e riposizionamento delle barriere si dovrà verificare che le panne e gli ancoraggi siano stabili, e porre massima attenzione a che non si generi sospensione dei sedimenti durante le fasi di posizionamento degli elementi di ancoraggio;
- l’ARPAL, nelle sue osservazioni a proposito delle terre e rocce da scavo, “*considera che le quantità di terre scavate sono veramente limitate (1690 m³)*” e “*che, comunque, a differenza di quanto proposto dal proponente che ne prevede lo smaltimento in discariche per rifiuti inerti o per rifiuti speciali non pericolosi, sulla base dei principi in materia di rifiuti di cui all’art. 179 del D. Lgs. n. 152/06 è auspicabile che le terre siano gestite come sottoprodotti ai sensi del DPR 120/2017 o, se tale sistema non è attuabile, siano inviate a recupero come rifiuti. Infine, è importante rilevare che a pag. 28 del Quadro progettuale il proponente*

riporta che sono state effettuate indagini relative alla presenza e disponibilità di cave per approvvigionamento materiale per le opere da costruire; anche in tal caso sarebbe auspicabile valutare la possibilità di utilizzare terre e rocce (sottoprodotti) al posto di materiale da cava, al fine di ridurre l'utilizzo di materiale vergine”;

Aspetti socio-economici

- il Proponente considera il progetto del ricollocamento Pescatori come parte all'interno della realizzazione di un'opera più complessa che influirà positivamente sul piano socio-economico a livello occupazionale con una domanda di risorse umane sia su larga scala che a livello locale. Tra i vantaggi socio-economici associati all'esercizio dell'opera, il primo è rappresentato dalla dismissione del pontile del lato di levante del Porto Petroli con sostanziale riduzione del rischio di scarichi accidentali di petrolio in mare. Per un miglioramento della qualità ambientale, il piano prevede una conferma della localizzazione e, al contempo, un profondo mutamento del significato della presenza della funzione petrolifera, 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 sarà progressivamente concentrata abbandonando l'uso del pontile. Secondariamente, il ribaltamento della Fincantieri a mare porterà ulteriori vantaggi a favore dell'economia della città, sotto forma di nuovi posti di lavoro. Il progetto permetterà lo sviluppo delle attività del cantiere, e conseguente occupazione diretta ed indiretta. Inoltre, si evidenzia come la messa in sicurezza del Rio Molinassi potrà evitare il ripresentarsi di eventi devastanti come quello verificatosi nel 2010 con l'esondazione dello stesso rio e creando situazioni drammatiche per la città e la popolazione. Nello specifico per quanto riguarda l'area Pescatori, dal punto di vista socio-economico, la realizzazione della Nuova Area Pescatori in località Prà si configura come opera di compensazione in quanto la nuova calata all'interno del Porto Petroli determinerà l'occupazione di un'area demaniale a Muledo attualmente in concessione ad alcune cooperative di pescatori. L'area a terra individuata è oggi in stato di semiabbandono, pertanto gli interventi in progetto determineranno, di fatto, una riqualificazione dell'area stessa;

Ragionevoli alternative

- nella parte iniziale dello Studio Preliminare, come sopra richiamato, il Proponente spiega le ragioni della scelta progettuale riferita al rapporto tra tale progetto e l'opera più complessa della nuova calata a uso cantieristica navale all'interno del porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi. La descrizione dell'ALTERNATIVA ZERO è presentata nello Studio Preliminare nella Relazione 2 del Quadro Ambientale, Stima Impatti, paragrafo 1.14. “Valutazione delle evoluzioni delle componenti ambientali in assenza di realizzazione del progetto”. La non realizzazione delle opere in progetto, a detta del Proponente, comporterebbe difficoltà nella gestione del territorio a scala locale e regionale. Si potrebbe configurare il rischio di accadimento di eventi sfortunatamente conosciuti e che hanno determinato significative criticità per il territorio locale e regionale oltre che per gli impatti ambientali derivanti. Pertanto, a fronte di quanto discusso e in considerazione della dimostrata compatibilità ambientale delle opere in progetto è valutabile come positiva l'attuazione del progetto anche nell'ottica delle evoluzioni delle componenti ambientali prese in considerazione;

TENUTO CONTO che nelle loro osservazioni:

- la Regione Liguria, a conclusione dell'attività istruttoria svolta, afferma che *“non sono emersi potenziali impatti significativi per nessuno dei comparti analizzati”*. Dall'analisi condotta e sopra riportata, *“sono segnalati accorgimenti e raccomandazioni per i comparti suolo, biodiversità e paesaggio e sono anticipate alcune richieste di revisione e approfondimento per il comparto difesa del suolo, proprie delle successive fasi autorizzative in sede di conferenza dei servizi; a tal riguardo si segnala l'opportunità di anticipare, già in questa fase di valutazione, quelle che sono da ritenersi le due modifiche più significative segnalate per la difesa del suolo relative alla necessità di rivedere la scelta progettuale degli argini, che al momento presentano differenti quote sommitali per le sponde dx e sx, e la localizzazione di quei manufatti che risultano collocati nella fascia di inedificabilità assoluta del rio San Michele”*;
- l'ARPAL, oltre ai rilievi formulati in corrispondenza di alcune tematiche ambientali (biodiversità, qualità dell'aria, rumore e gestione rifiuti, terre e rocce da scavo), sopra richiamati, ritiene opportuno che il Proponente effettui valutazioni anche con riferimento alla vulnerabilità dell'opera ai cambiamenti climatici, integrando questa tematica nello Studio presentato e, se l'analisi dovesse condurre alla definizione di misure di adattamento, introducendo nel Piano di Monitoraggio Ambientale le azioni di monitoraggio utili per verificare l'efficacia di tali misure in un orizzonte temporale congruo all'opera. Inoltre, l'ARPAL ritiene opportuno non limitare il Piano di Monitoraggio Ambientale alla sola componente acque marine, ma estenderlo a tutte le attività da programmare e documentare finalizzate a verificare i potenziali impatti ambientali per ciascuna tematica ambientale impattata al fine di ridurre l'entità;
- il MIBACT, Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Servizio V, prot. n. 2679-P del 27/01/2021:
 - riporta il parere espresso dalla Soprintendenza competente con nota prot. n. 3945 del 21/12/2020 che, nel ricordare che l'area di progetto risulta essere sottoposta a tutela ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera a) del D. Lgs. n. 42/2004 e ricadente nella zona classificata nel PTCP della Regione Liguria, Assetto Insediativo AICO, art. 56, *“Attrezzature e Impianti- Regime normativo di consolidamento”*, ritiene che *“il progetto non produca potenziali impatti significativi sui beni culturali o sul paesaggio, anche nelle aree circostanti, tali da dover richiedere l'assoggettamento a VIA, in quanto l'area oggetto dell'intervento, estesa tra il Castelluccio e la foce del rio San Michele, conosciuta come il Consorzio Pegli Mare, rientra all'interno dell'area già fortemente antropizzata del Porto di Genova, che ha compromesso l'andamento naturale della costa. Inoltre, il progetto prevede la realizzazione delle nuove rimesse in un'area a terra, costituita da un piazzale in stato di sostanziale abbandono coperto ai margini da scarsa vegetazione, la realizzazione del nuovo carenaggio e i nuovi pontili in un'area di mare di scarso interesse, ed alcune opere di sistemazione della foce e del tratto finale del rio San Michele, al fine di garantire la sicurezza dei futuri utilizzatori e migliorare l'accessibilità. Sebbene gli interventi non influiscano con i residui valori paesaggistici dei luoghi e si inseriscano nel contesto della recente realizzazione del canale di calma, e sebbene l'intervento sia stato progettato in buona parte in ottemperanza alle prescrizioni dello Studio Organico di Insieme relativo alla Marina di Prà, si ritiene debbano essere approfondite e concordate le modalità esecutive di realizzazione di alcune opere di risoluzione, in modo particolare per quanto riguarda materiali e le finiture delle varie opere cementizie e dei muri d'argine del rio San Michele. Si richiede inoltre che venga implementato per quanto possibile il verde della zona in continuità con quello della fascia di rispetto del canale di calma di Prà”*. Per quanto riguarda infine

gli aspetti legati alla tutela archeologica si evidenzia che la Soprintendenza in sede di verifica del progetto più ampio “aveva escluso la necessità di ulteriori approfondimenti e prescrizioni in corso d’opera, in quanto l’area di intervento si colloca in un settore fortemente antropizzato e caratterizzato da importanti apporti alluvionali”;

- riporta il parere del Servizio II della Direzione Generale MIBACT che concorda con le valutazioni espresse nella sopra citata nota prot. 3945 del 21/12/2020 della Soprintendenza;
- esprime il proprio parere di non ritenere necessario che si proceda all’assoggettamento del progetto in argomento alla procedura di VIA, ferma restando la necessità di approfondire e concordare con la Soprintendenza competente le modalità di realizzazione di alcuni interventi, come richiesto nel parere sopra riportato della Soprintendenza stessa;

Valutato il progetto, considerata tutta la documentazione, iniziale e integrativa, presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell’istruttoria, e in particolare:

- il progetto si colloca all’interno di un’opera più complessa consistente nel “ribaltamento a mare del cantiere Fincantieri” e nella messa in sicurezza del rio Molinassi, con indubbi riflessi positivi, sia dal punto di vista socio-economico sia da quello prettamente ambientale per tutta l’area compresa tra Genova-Prà e Genova-Sestri Ponente. La realizzazione degli interventi connessi al ricollocamento delle tre Cooperative dei Pescatori di Multedo si configura come opera di compensazione rispetto alla nuova calata all’interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente, consentendo nel contempo il recupero e la riqualificazione di un’area oggi in stato di quasi totale abbandono;
- gli elaborati progettuali presentati, tenuto conto delle caratteristiche dell’intervento e delle sue dimensioni, consentono solo parzialmente una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull’ambiente connessi alla realizzazione del progetto;
- il progetto non risulta in contrasto con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico esistente, né sono prevedibili interferenze con i siti delle aree naturali protette e con i beni culturali e paesaggistici tutelati, ma necessita di specifiche autorizzazione come di seguito esposto.
- se pur risultano assenti, sulla base della documentazione trasmessa, criticità sostanziali in merito alla realizzazione delle opere previste nel progetto, in fase sia di cantiere sia di esercizio, opportunamente sono previste diverse misure di mitigazione individuate dal Proponente, specie in fase di cantiere, sia a carattere preventivo sia gestionale, per alcune varie tematiche ambientali sono necessari approfondimenti in carenza dei quali non è possibile escludere potenziali impatti ambientali significativi;
- appare, a tale proposito, di primaria importanza che siano date risposte dal Proponente alle istanze di approfondimento sollevate da Regione Liguria, ARPAL e MIBACT in merito a:
 - l’attuale soluzione progettuale di sistemazione idraulica del Rio San Michele che prevede una quota sommitale dell’argine sinistro superiore alla quota della difesa spondale destra, la quale risulta essere priva di franco idraulico; di conseguenza il riempimento in sponda sinistra genera un allungamento della foce del torrente, con orientamento diverso rispetto al molo attuale; la scelta progettuale relativa alla localizzazione del manufatto nella sponda

sinistra appare in contrasto con la Regolamentazione Regionale che esclude in modo assoluto l'edificabilità all'interno della fascia del rio San Michele; per la soluzione progettuale della nuova configurazione delle difese spondali sarà comunque opportuno acquisire il parere dell'Autorità di bacino distrettuale;;

- uso e difesa del suolo: modifiche progettuali necessarie al fine del rilascio delle autorizzazioni di competenza regionale in conformità alla normativa vigente; esecuzione di una campagna di indagine ambientale finalizzata all'accertamento della qualità ambientale dei suoli, con particolare riferimento agli standard applicabili di cui alla tab. 1 in all. V della parte IV del D. Lgs. n. 152/06, da prevedersi in fase di caratterizzazione preliminare dei materiali destinati alle opere da scavo e/o sui terreni da ripristinare a seguito degli stessi interventi di scavo (Regione Liguria);
 - biodiversità: indicazione di buone pratiche di recupero ai fini della rinaturalizzazione dell'area e di miglioramento ecologico (vedi Osservazioni ARPAL, file allegato "Coop_pescatori_biodivArpal"); studio con l'individuazione degli spazi verdi di arredo attrezzati con idonee specie autoctone (Regione Liguria);
 - aria e qualità dell'aria: valutazione di impatti per situazioni di vento più critiche e incorporazione di tale componente nel Piano di monitoraggio;
 - rumore (acustica): valutazione circa l'eventuale modifica del clima sonoro della zona a seguito dell'inserimento di tali attività, evidenziando gli orari di lavoro e l'eventuale presenza di sorgenti di rumore e la loro collocazione, unitamente all'individuazione dei recettori più vicini potenzialmente disturbati (ARPAL, file allegato "ARPAL.PROT INTERNO.R.0001232.17-12-2020_Rumore");
 - terre e rocce da scavo: opportunità di redazione del PUT per verificare la possibilità che le terre siano gestite come sottoprodotti ai sensi del D.P.R. n. 120/2017, al posto di materiale da cava; o, se tale sistema non fosse attuabile, l'invio a recupero come rifiuto (ARPAL);
 - paesaggio: rivestimento esterno dei nuovi manufatti da installare (comprese le coperture) da rendersi identico per tipologia e colore a quello dei corpi di fabbrica presenti sulla fascia di rispetto di Genova Prà e che in sede di progetto definitivo sia prevista anche una adeguata sistemazione a verde dell'area a monte della ferrovia e in continuità con la fascia di rispetto del canale di calma di Prà (Regione Liguria e MIBACT); modalità di realizzazione di alcuni interventi, da concordarsi con la Soprintendenza competente, in particolare per quanto riguarda i materiali e le finiture delle varie opere cementizie e dei muri d'argine del rio San Michele (MIBACT); il progetto definitivo ovviamente dovrà essere completato con i necessari elaborati previsti dalla vigente legislazione in materia paesaggistica (Regione Liguria);
- appare, inoltre, sempre di primaria importanza, che siano forniti dal Proponente ulteriori approfondimenti in merito a:

- studio delle alternative che, oltre a considerare l'opzione zero, comprenda anche diverse configurazioni e soluzioni progettuali per gli interventi in progetto;
 - caratterizzazione dei sedimenti anche la fine del loro potenziale reimpiego;
 - analisi sulle acque di falda per definirne caratteristiche e modalità di gestione;
 - approfondimento sulla tipologia dei cassoni di colmata che si intende utilizzare e sulle modalità di trasporto e messa a dimora;
 - paesaggio, in particolare predisponendo la relazione paesaggistica;
 - individuazione delle discariche e cave che si intende utilizzare, con relativa ubicazione, tipologia e percorsi;
 - individuazione e approfondimento sull'eventuale deposito dei materiali;
 - approfondimento sulle misure preventive durante i dragaggi, con riguardo anche alla fase di smantellamento degli ancoraggi per possibile insorgenza di fenomeni di risospensione dei sedimenti;
- per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio proposto dal Proponente, i suoi contenuti non possono essere limitati alla matrice "acque marine", ma come sottolineato dall'ARPAL devono estendersi a tutte le attività da programmare e documentare finalizzate a verificare i potenziali impatti ambientali anche per altre tematiche ambientali impattate al fine di ridurre l'entità, in particolare per quanto riguarda la qualità dell'aria (misura di polveri sedimentabili ovvero misura della polverosità e di PM₁₀, a tutela della salute) e la vulnerabilità dell'opera ai cambiamenti climatici (azioni di monitoraggio per verificare l'efficacia delle eventuali misure di adattamento);
- stante la numerosità degli approfondimenti necessari e la loro rilevanza in termini dei possibili effetti ambientali e ai fini di una compiuta valutazione circa la sussistenza di impatti negativi significativi, appare necessario che detti approfondimenti siano prodotti nell'ambito di un procedimento di VIA, nell'ambito del quale il Proponente dovrà integrare la documentazione già presentata al fine di rispondere agli approfondimenti sopra indicati;

Ribadendo che:

- il Proponente dovrà acquisire preventivamente tutti i pareri richiamati nelle osservazioni della Regione Liguria;

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

- **che il progetto può** determinare potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006.

- **La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

Avv. Pola Brambilla