



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. 176 del 26 febbraio 2021

Progetto:	<p style="text-align: center;">Parere Tecnico</p> <p style="text-align: center;">“Porto di Genova. Proposta di riqualificazione del Porto di Levante”</p> <p style="text-align: center;">(Scoping)</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 5025</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">COSTA CROCIERE S.p.A. CANTIERI SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. COSTA EDUTAINMENT S.p.A. ZENA CRUISE TERMINAL S.r.l.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 03/04/2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs n. 152/2006) e 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 19/05/2020, 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*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13/12/2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto Ministeriale del 04/01/2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- I Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24/11/2020, n.238, di modifica della composizione della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- l’art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

PREMESSO che:

- le società Zena Cruise Terminal S.r.l., Costa Crociere S.p.A., Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto S.p.A., Costa Edutainment S.p.A in data 02/12/2019 hanno, ai sensi dell’art.21 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., domanda per l’avvio della procedura di consultazione per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale relativa al progetto di “Proposta di riqualificazione del Porto di Levante” nel porto 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. n. MATTM/33096 del 19/12/2019;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con pec del 10/02/2020, acquisita con prot .n. MATT/15977 del 04/03/2020;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/29066 del 24/04/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/1058 in data 28/04/2020, ha trasmesso la domanda e la documentazione allegata;

RILEVATO che:

- l’oggetto del presente parere è l’esame della documentazione presentata per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale ai sensi dell’art. 21 del D.Lgs 152/2006
- L’art. 21 del D.Lgs 152/2006 tratta la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale e recita:
 - Il proponente ha la facoltà di richiedere una fase di consultazione con l’autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio di impatto ambientale. A tal fine, trasmette all’autorità competente, in formato elettronico, gli elaborati progettuali, lo studio preliminare ambientale, nonché una relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi, illustra il piano di lavoro per l’elaborazione dello studio di impatto ambientale.
 - La documentazione di cui al comma 1, è pubblicata e resa accessibile, con modalità tali da garantire la tutela della riservatezza di eventuali informazioni industriali o commerciali indicate dal proponente, in conformità a quanto previsto dalla disciplina sull’accesso del pubblico all’informazione ambientale, nel sito web dell’autorità competente che comunica per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito web.
 - Sulla base della documentazione trasmessa dal proponente e della consultazione con i soggetti di cui al comma 2, entro sessanta giorni dalla messa a disposizione della documentazione nel proprio sito web, l’autorità competente esprime un parere sulla portata e sul livello di dettaglio delle informazioni da includere nello studio di impatto ambientale. Il parere è pubblicato sul sito web dell’autorità competente.
 - L’avvio della procedura di cui al presente articolo può, altresì, essere richiesto dall’autorità competente sulla base delle valutazioni di cui all’articolo 6, comma 9, ovvero di quelle di cui all’articolo 20.

PREMESSO che

- relativamente al “*PROPOSTA DI RIQUALIFICAZIONE, Porto di Levante - Genova*“ del 12.11.2019 dei soggetti proponenti ZENA Cruise Terminal, società di scopo all’uopo costituita dai suoi soci Costa Crociere S.p.A. (“Costa”), Office Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto S.p.A. (“San Giorgio del Porto S.p.A.” o “SGdP”), Costa Edutainment S.p.A. (“CE”), e da essi soci in relazione agli interessi di business di cui ciascuno di essi è portatore, ed in particolare:
 - Costa, nel settore crocieristico;
 - SGdP, nel settore delle riparazioni navali;
 - CE nel settore delle attività ricreative legate al turismo e gestione dell’Acquario di Genova.

Nel corso dell'anno 2019, gli stessi hanno deciso di costituire una società di scopo denominata Zena cruise terminal S.r.l.: Costa con il 40%, San Giorgio del Porto con il 40% e Costa Edutainment con il 20%.

Gli interessi legati ai tre settori di attività hanno creato una convergenza sinergica per l'impostazione complessiva di un'operazione finalizzata, in via di estrema sintesi:

- alla realizzazione sulle aree portuali di calata Gadda e calata Boccardo di un nuovo terminal crocieristico da assentire in concessione a Costa per lo svolgimento delle sue attività di core business;
- al trasferimento su aree portuali site a levante di alcune aziende di riparazione navale e attività accessorie oggi localizzate sulle aree la cui liberazione è necessaria per la realizzazione del terminal crocieristico.

I proponenti dichiarano che quanto sopra è coerente con il disegno di Waterfront dell'Arch. Renzo Piano.

- Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota prot. 29066 del 24.04.2020, acquisita agli atti dal MATTM con il prot. 13591 del 27.04.2020, ha comunicato al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo di aver acquisito la nota del 02/12/2019 con cui le società indicate in oggetto hanno presentato congiuntamente istanza di consultazione per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale, relativo al progetto in argomento, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 152/2006.

CONSIDERATO che:

- I proponenti dichiarano che le finalità sottese alla proposta sono declinabili sotto una pluralità di profili che possono essere così sintetizzati:
 - a) sul piano generale l'acquisizione di un nuovo traffico crocieristico al porto di Genova in un'ottica di massimizzazione dell'utilizzo delle strutture portuali per un'attività capace di indurre sul Porto di Genova un importante aumento di traffico del settore e la razionalizzazione della localizzazione delle aziende che operano nel settore delle riparazioni navali;
 - b) sul piano urbanistico un'operazione di riqualificazione complessiva di un'ampia area portuale, con una più razionale distribuzione delle funzioni sull'area di levante;
 - c) sotto il profilo ambientale il recupero di una porzione di area a favore di attività di minor impatto ambientale e l'allontanamento dal centro storico e residenziale delle attività industriali di maggior impatto sotto il profilo ambientale;
 - d) sotto il profilo industriale la miglior sistemazione delle aziende di riparazione navale con conseguente razionalizzazione delle attività produttive;
 - e) sotto il profilo occupazionale un incremento dell'occupazione sia con riguardo al settore turistico/crocieristico sia con riguardo alle attività produttive e industriali, con effetto di salvaguardia e di sviluppo per le aziende insediate.
- I proponenti dichiarano che come emerge dalla relazione tecnica allegata, allo stato attuale:
 - su calata Gadda sono allocate una pluralità di attività artigianali/industriali;
 - su calata Boccardo sono insediate una pluralità di aziende artigianali e industriali fra cui SGdP.

Sotto il profilo degli strumenti di pianificazione e in particolare del piano regolatore portuale oggi vigente si prevede:

- a) per l'area di calata Gadda il mantenimento delle funzioni in atto, con la previsione sul piano strutturale della modifica della banchina antistante e il riempimento verso mare;
- b) per calata Boccardo il mantenimento delle funzioni esistenti;
- c) per le aree di levante, destinate alle riparazioni navali, interessate dalla proposta, il mantenimento e il consolidamento della destinazione industriale, previa esecuzione di

rilevanti interventi di adeguamento e ampliamento delle strutture portuali oggi esistenti, opere oggi previste dal Piano Regolatore Portuale ("PRP") vigente.

- I proponenti dichiarano che l'operazione proposta richiede:
 - a) l'approvazione di una variante al PRP ai fini dell'introduzione su calata Gadda e in parte su calata Boccardo della funzione crocieristica e delle attività complementari e la previsione della realizzazione dell'ampliamento della nuova banchina funzionale all'attività crocieristica;
 - b) l'attuazione delle vigenti previsioni di PRP per le aree industriali mediante la realizzazione degli ampliamenti delle strutture portuali oggi esistenti, su cui localizzare i nuovi volumi industriali anche ai fini del trasferimento delle attività rilocalizzate da Calata Gadda e Boccardo.
- I proponenti dichiarano che l'operazione dovrebbe essere attuata mediante sottoscrizione di un accordo di programma tra tutte le Amministrazioni competenti (specificamente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - "AdSPMLO", Regione Liguria, Comune di Genova, Soprintendenza ai Beni architettonici, Agenzia delle Dogane, etc.) e i proponenti, che regoli e consenta l'attuazione:
 - a) della realizzazione del nuovo terminal crocieristico da parte di Costa sulle aree di Calata Gadda e Calata Boccardo;
 - b) della ricollocazione dei volumi industriali sulle aree di levante per l'insediamento nei nuovi contenitori delle attività industriali delocalizzate.Quanto sopra sulla base della presentazione di una proposta definitiva all'esito della procedura di conferenza dei servizi preliminare avviata con l'istanza.
- I proponenti dichiarano che le problematiche che connotano la proposta sono individuabili nella sua complessità e nella necessità di uno stretto coordinamento sotto la regia pubblica per il conseguimento degli atti di legittimazione da un lato e dall'altro nell'esigenza di un coordinamento delle varie componenti dell'operazione, che consenta di velocizzare la realizzazione del Terminal Crociere di Costa, operazione quest'ultima che richiede l'attuazione della liberazione delle aree necessarie per il Terminal.
- I proponenti dichiarano che le criticità e approfondimenti oggi ipotizzabili possono essere in sintesi individuate:
 - i) nella necessità della variante al PRP per fa parte relativa alla previsione del Terminal, in particolare per l'attuale previsione normativa e per la complessità di approvazione della variante al PRP;
 - ii) nelle verifiche preliminari ambientali, che saranno comunque oggetto di una contestuale procedura di scoping di VIA, sull'impatto ambientale delle operazioni complessive;
 - iii) nella fattibilità tecnico-nautica dell'insediamento della funzione crocieristica, così localizzata, all'interno del Porto di Genova;
 - iv) nella realizzazione di opere infrastrutturali necessarie a ampliare e riqualificare gli spazi del porto esistenti;
 - v) nella complessità delle procedure;
 - vi) nei tempi di approvazione e attuazione
- I proponenti dichiarano che come diffusamente illustrato nella relazione tecnica, per superare tali criticità sono adottabili alcuni rimedi:
 - a) con riguardo alla prima, l'inserimento dell'operazione nelle linee programmatiche che AdSPMLO deve approvare entro il 31/12/2019, confidando nel contempo nella modifica dell'attuale regime transitorio, richiesta da più parti e oggetto di proposta legislativa già pendente;
 - b) l'esperimento per la parte ambientale del procedimento di *scoping* di VIA;
 - c) l'utilizzazione a fini amministrativi dello strumento dell'accordo di programma e delle procedure concertative per la formazione dei titoli abilitativi e concessori necessari.

- I proponenti dichiarano che l'operazione richiede risorse economiche per € 88 ml in parte pubbliche in parte private, che devono tener conto nella loro articolazione della diversa natura e impostazione delle procedure, con un saldo complessivo di € 48 ml pubblici per le opere strettamente portuali e per i contenitori industriali e € 40 ml private per il terminal e la ricollocazione delle aziende industriali.
- I proponenti dichiarano che un profilo delicato risiede nella stima dei tempi di realizzazione dell'operazione nel suo complesso.
- Premesso che la liberazione delle aree di Calata Gadda e Calata Boccardo richiede la ricollocazione (temporanea e/o definitiva) delle attività artigianali e/o industriali presenti sulle relative aree, e premesso che in forza dell'accordo di programma e mediante l'utilizzo di pertinenti procedimenti concertativi i termini sono comprimibili, i tempi indicativamente valutabili per le rispettive fasi possono essere allo stato ipotizzati:
 - a) fase di realizzazione delle infrastrutture (banchine e capannoni) e spostamento delle attività coinvolte: fino a 36 mesi comprensivi delle attività autorizzatorie, di assegnazione ed esecuzione dei lavori;
 - b) fase di realizzazione del terminal crociere: fino a 24 mesi comprensivi delle attività autorizzatorie, di assegnazione ed esecuzione dei lavori.

Ai fini della minimizzazione di tali tempistiche occorrerà razionalizzare al massimo le procedure mediante una regia pubblica, in modo da cercare di sovrapporre per quanto possibile le due fasi e introdurre meccanismi di coordinamento e cooperazione al fine di ridurre i tempi dei singoli adempimenti.

- La Relazione Tecnica Generale dei proponenti descrive l'origine della proposta, lo stato attuale con un'analisi dei sistemi, il progetto con la proposta di riqualificazione, l'attuazione degli interventi e le valutazioni economiche della proposta di riqualificazione.
- Lo Studio di Preliminare Ambientale dei proponenti descrive i contenuti della variante e caratteristiche del progetto, la sua localizzazione, le componenti ambientali e le caratteristiche degli impatti.
- I proponenti presentano una analisi trasportistica per un nuovo terminal di costa crociere a Genova e una simulazione di manovra nel porto di Genova, nuovo terminal costa Crociere - sessione interna.
- I proponenti presentano un Piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) con descrizione sintetica dell'intervento, la localizzazione del progetto, gli impatti e mitigazioni previste nella fase di cantiere e nella fase di esercizio e l'elenco degli elaborati da includere nel SIA.

RILEVATO che per il progetto in questione:

- La documentazione trasmessa ed esaminata consiste nel seguente Elenco Elaborati di progetto consistenti in:
 - **Elaborati generali:**
R|UG|01 RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE
 - **Elaborati tecnici:**
R|UG|02 RELAZIONE TECNICA GENERALE
 - **Elaborati grafici**
 - **Il Sito – Analisi dei sistemi**
D|UG|01 SISTEMA TERRITORIALE - IL SISTEMA DELL'ARCO PORTUALE
D|UG|02 SISTEMA NORMATIVO - STRALCI PIANI URBANISTICI E PIANI SOVRAORDINATI
D|UG|03 SISTEMA NORMATIVO - STRALCIO PRP - AREA TERRITORIALE E AMBITI

- D|UG|04 SISTEMA NORMATIVO - STRALCIO PRP - AMBITI E UNITA' D'INTERVENTO
- D|UG|05 SISTEMA INSEDIATIVO PORTUALE - AREA PORTO ANTICO - CONCESSIONI DEMANIALI
- D|UG|06 SISTEMA INSEDIATIVO PORTUALE - AREE ENTE BACINI E RIPARAZIONI NAVALI - CONCESSIONI DEMANIALI
- D|UG|07 SISTEMA INFRASTRUTTURALE - ACCESSIBILITA' VEICOLARE - <IN>
- D|UG|08 SISTEMA INFRASTRUTTURALE - ACCESSIBILITA' VEICOLARE - <IN> - DETTAGLIO
- D|UG|09 SISTEMA INFRASTRUTTURALE - ACCESSIBILITA' VEICOLARE - <OUT>
- D|UG|10 SISTEMA INFRASTRUTTURALE - ACCESSIBILITA' VEICOLARE - <OUT> - DETTAGLIO
- **Progetto – Proposta di riqualificazione**
 - D|UP|00 SISTEMA INSEDIATIVO – INTERVENTI PRINCIPALI
 - D|UP|01 SISTEMA INSEDIATIVO - PIANO DI SVILUPPO E FASI TEMPORALI
 - D|UP|02 SISTEMA INSEDIATIVO - PROPOSTA DI RIQUALIFICAZIONE - DESTINAZIONI FUNZIONALI
 - D|UP|03 SISTEMA INSEDIATIVO - FASI DI CANTIERIZZAZIONE - ATTIVITA' SOGGETTE A RICOLLOCAZIONE - FASE 0
 - D|UP|04 SISTEMA INSEDIATIVO - FASI DI CANTIERIZZAZIONE - ATTIVITA' SOGGETTE A RICOLLOCAZIONE - FASE 1
 - D|UP|05 SISTEMA INSEDIATIVO - FASI DI CANTIERIZZAZIONE - INDIVIDUAZIONE SITI DI RICOLLOCAZIONE - FASE 1
 - D|UP|06 SISTEMA INFRASTRUTTURALE - OPERE PROPEDEUTICHE GENERALI
- **Proposta di variante al PRP**
 - D|UP|07 COMPONENTE STRATEGICA - AREA TERRITORIALE
 - D|UP|08 COMPONENTE FISICA - AMBITO TERMINAL - DESCRIZIONE AMBITI
 - D|UP|09 COMPONENTE FISICA - AMBITO TERMINAL - DESCRIZIONE UNITA' D'INTERVENTO
- **Scenari generali**
 - D|UP|10 COMPONENTE FISICA - SCENARIO GENERALE PROPOSTA DI RIQUALIFICAZIONE – CONCEPT
- **Attuazione interventi conformi al PRP vigente**
 - D|US|01 OPERE INFRASTRUTTURALI - INQUADRAMENTO GENERALE
 - D|US|02 OPERE INFRASTRUTTURALI – INTERVENTO AREA CALATA GADDA
 - D|US|03 OPERE INFRASTRUTTURALI – INTERVENTO AREA RIPARAZIONI NAVALI
- **Allegati tecnici Specialistici**
 - R|UP|01 STUDIO DI ANALISI TRASPORTISTICA
 - R|UP|02 RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE
 - R|UP|03 RAPPORTO TECNICO - SIMULAZIONI DI MANOVRA PORTUALE

RILEVATO altresì che:

VISTO e CONSIDERATO che:

Per quanto riguarda il progetto

- I proponenti dichiarano che nel SIA saranno dettagliati il quadro di Riferimento Programmatico; il Quadro di Riferimento Progettuale; il Quadro di Riferimento Ambientale; la Stima degli impatti e mitigazioni e compensazioni.
- I proponenti dichiarano che il SIA sarà accompagnato dai seguenti Studi Specialistici: Stima degli impatti sulla qualità dell'aria; Documento previsionale di impatto acustico in fase di cantiere; Relazione Paesaggistica e simulazione dell'impatto visivo; Elaborati grafici con inquadramento cartografico e vincoli; Piano di Monitoraggio Ambientale; Analisi Costi-Benefici. Infine, come previsto dalla norma sarà altresì predisposta una Sintesi Non Tecnica.

Caratteristiche del progetto

- Il Progetto prevede la realizzazione di due banchine all'interno del Porto di Genova, una delle quali, di sviluppo lineare di circa 400 m ed una superficie di 15.800 m², funzionale ad un terminal crocieristico e l'altra, di superficie circa 20.200 m², dedicata al ricollocamento delle attività di riparazione navale già previste dal Piano Regolatore Portuale. In particolare:
 - i) Banchina di Calata Gadda e Calata Boccardo. L'area ospiterà un nuovo terminal crocieristico per grandi navi da crociera, con una linea di banchina di circa 400 m e una nuova superficie di 15.800 m². Al Terminal si associano aree necessarie per la logistica dei servizi diretti alle navi. Tali aree sono individuate in una fascia di larghezza minima pari a ml 20 tra l'edificio del Terminal e il limite a mare della nuova banchina.
 - ii) Banchina ex Super Bacino. La banchina esistente sarà estesa verso costa realizzando una nuova superficie di 20.200 m², dei quali 8.000 m² circa dedicati a ospitare nuovi capannoni per attività cantieristiche navali. L'allargamento del pontile consente di dotare l'ambito di un doppio ormeggio maggiormente funzionale per le lavorazioni navali.
- L'intervento rientra nell'ambito del D.Lgs. 152/2006., allegato II della parte II - Opere di competenza statale - al punto 11) alla categoria: "*Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse*".

Piano Regolatore del porto di Genova

- Il Piano Regolatore del porto di Genova, relativamente ai settori pertinenti alla proposta di riqualificazione in esame, prevedeva quanto di seguito riportato. Per le aree dedicate alla funzione passeggeri il Piano prevedeva ampliamenti significativi destinati in particolare a soddisfare la domanda del traffico crocieristico di cui, forse non in termini così significativi come si è realizzato, era attesa una crescita. A tale fine erano previsti interventi di risagomatura dei moli e delle calate dedicate, per adeguarli alle nuove tipologie di naviglio. Per quanto riguarda le aree destinate alle funzioni industriali, nell'ambito di una complessiva riduzione, in relazione alla programmata riconversione delle produzioni "a caldo" dello stabilimento siderurgico di Cornigliano, il PRP prevedeva una significativa espansione delle aree industriali situate a levante del porto e destinate alle attività cantieristiche (riparazione, allestimento e costruzione navale). In particolare, nell'Area Territoriale RFK, interessata dal progetto in esame, erano previsti l'avanzamento del fronte di banchina della Calata Gadda, il riempimento della parte terminale del Molo Giano, la colmata dello specchio acqueo compreso tra i bacini 4 e 5, il riempimento parziale della calata prospiciente Molo Cagni. I contenuti della Variante proposta nel progetto in esame sono dettagliatamente esposti nella Relazione Tecnica Generale e sono nel seguito riepilogati per comodità di lettura. In particolare si propone che l'Ambito RFK1 sia destinato prevalentemente alla nuova funzione costituita dall'approdo per le navi da crociera

e a tutte quelle funzioni di servizio allo stesso oltre che a realizzare una riorganizzazione degli spazi aperti e costruiti ove la presenza di aziende sia limitata a quelle che offrono servizi tecnici, commerciali e amministrativi non solo di tipo portuale ma anche di tipo urbano che nel Piano Urbanistico Comunale sono definite come “Connettivo urbano”. La variante presuppone una diversa articolazione delle U.I. (Unità di intervento) che costituiscono l’ambito e modifiche minori al perimetro, come illustrato di seguito.

La variante, per essere adeguatamente portata a compimento, deve essere accompagnata dalla realizzazione di opere che, come detto in premessa, sono da considerarsi già comprese nelle previsioni del PRP. In particolare, gli interventi previsti risulterebbero classificabili ai sensi delle norme stesse del PRP (Capo II), come adeguamenti tecnico-funzionali. Tali opere sono infatti coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del Piano e non comportano l’introduzione di modifiche alla localizzazione delle funzioni previste dallo schema generale del Piano. La sequenza di attività previste può essere schematizzata come segue:

- i) realizzazione di un ampliamento in larghezza del pontile dell’ex Super Bacino al fine di consentire la realizzazione sullo stesso di nuove volumetrie ove potrà trovare collocazione la principale attività industriale gravitante sull’area;
- ii) ricollocazione delle attività delocalizzate da Calata Gadda e Boccardo in altro ambito del Porto di Levante;
- iii) demolizione degli edifici liberati esistenti nella fascia in aderenza alle due banchine (Gadda e Boccardo);
- iv) realizzazione di ampliamento e rettifica della banchina di Calata Gadda e Calata Boccardo.

Solo successivamente a questi interventi si potrà procedere alla realizzazione del Nuovo Terminal Crociere

- I proponenti dichiarano che nella relazione tecnica generale sono dettagliate lo stato attuale delle opere e le soluzioni individuate per quanto riguarda le tecnologie costruttive degli adeguamenti. Sempre tratti dalla Relazione citata, sono riportati nel seguito per comodità di lettura, le strategie ed indirizzi progettuali di tipo ambientale adottati per la realizzazione del nuovo terminal.

Interventi volti alla riduzione delle emissioni in atmosfera

- I proponenti dichiarano che la banchina a servizio del nuovo Terminal crociere sarà attrezzata con sistemi di alimentazione elettrica alle navi in ormeggio.

Sistemazioni spazi aperti

- I proponenti dichiarano che gli interventi relativi alla realizzazione degli spazi aperti previsti nell’ambito del Molo Vecchio, in aderenza al canale del Waterfront e alle estremità della fascia edificata, dovranno essere dotati di accorgimenti e materiali tali da ridurre al massimo la produzione di CO₂ e il riscaldamento dovuto all’irraggiamento solare degli stessi. Gli spazi aperti dovranno pertanto essere sistematicamente dotati di pavimentazioni e materiali di finitura consoni ai Criteri Ambientali Minimi di cui al Decreto 11 ottobre 2017 “Criteri ambientali minimi per l’affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici”. Tutti gli spazi aperti per la sosta e la ricreazione saranno piantumati con essenze autoctone anche arbustive.

Caratteristiche del manufatto terminal

- I proponenti dichiarano che il nuovo edificio del Terminal, per la sua specifica tipologia, collocazione e dimensioni, potrà divenire una delle “icone” della Città. La prima che i turisti delle crociere incontreranno all’arrivo o alla partenza dal Porto. La sua configurazione

deriverà da un approccio integrato tra la componente architettonica e quella ingegneristica al fine di ottenere un adeguato livello di progettazione sostenibile e bioclimatica. L'impegno di COSTA CROCIERE sarà inoltre rivolto alla realizzazione di un edificio che, durante il corso della sua realizzazione e successivamente nel corso della sua vita, sia dotato di accorgimenti tecnici di costruzione e di gestione volti a costituire un esempio virtuoso di riduzione del suo impatto ambientale in tutte le fasi della sua "vita". Si ritiene che il progetto possa avere come obiettivo la realizzazione di un Terminal nZEB (Nearly Zero Energy Building) con consumo di energia quasi zero. Gli edifici nZEB sono stati introdotti dalla Direttiva Europea 31/2010/CE, seguita in Italia dal D.Lgs. n. 192/2005 e s.m.i. La normativa prevede che dal 2021 tutti i nuovi edifici dovranno essere costruiti nZEB, l'obbligo è anticipato al 2019 per gli edifici pubblici.

Per quanto riguarda gli impianti si prevede:

Impianti di riscaldamento e climatizzazione

La ventilazione meccanica controllata con recupero di calore è una tecnologia importante per migliorare il rendimento energetico dell'edificio. In fase progettuale potrà essere previsto un impianto igroregolabile per il ricambio aria degli ambienti nei mesi invernali realizzato, in sostituzione dell'apertura dei serramenti, con la depressione di un estrattore che interviene automaticamente comandato da un sensore del livello di inquinamento dell'aria indoor. L'aria estratta in uscita cede calore in uno scambiatore all'aria pulita in entrata prelevata dall'esterno preriscaldandola. In questo modo l'aria rimane costantemente pulita senza necessità di aprire le finestre determinando di conseguenza un significativo risparmio energetico e condizioni igieniche ottimali. L'acqua sarà oggetto di chiare strategie di risparmio attraverso la realizzazione di una vasca interrata di raccolta dell'acqua piovana che consentirà di alimentare gli sciacquoni dei locali igienici e il sistema di irrigazione degli spazi a verde e del verde pensile. I locali igienici saranno dotati di sistemi di regolatori di flusso per ridurre i consumi. Un sistema adeguato di pannelli solari produrrà anche la quantità di acqua calda sanitaria necessaria alle limitate attività del Terminal.

Impianti elettrici

Nel progetto dell'impianto elettrico sarà posta molta attenzione al risparmio energetico: oltre all'installazione di un impianto fotovoltaico, l'illuminazione sarà prevista con corpi illuminanti a led. Tuttavia, si studieranno soluzioni tali da assicurare la massima illuminazione naturale a favore della riduzione dei consumi energetici. Tutti i componenti dell'impianto saranno scelti in modo di ridurre al minimo il consumo di energia elettrica e ottenere il massimo rendimento. La soluzione progettuale prevederà di utilizzare un sistema BUS che utilizzando una tensione di 29 V in corrente continua per la gestione di tutti i comandi riduce l'inquinamento elettromagnetico interno. L'adozione di tale soluzione tecnica permette notevoli vantaggi. In particolare sarà possibile cambiare modalità di gestione, cambiando la programmazione senza modificare le condutture ed è prevista la creazione di scenari secondo un concetto di "Building Automation" che consente la gestione del calore in base al variare delle condizioni di temperatura interne ed esterne, la gestione della luce in base al variare dei fattori di luce naturale azionando le tende per il controllo solare o l'illuminazione artificiale, la gestione della qualità dell'aria in base al variare delle condizioni di inquinamento indoor attivando il sistema di ventilazione controllata. L'implementazione di un impianto fotovoltaico da installare sulle coperture al fine di produrre energia elettrica con scambio sul posto potrà consentire l'ammortamento dell'investimento e il graduale avvicinamento all'autosufficienza energetica elettrica.

I proponenti dichiarano che, oltre all'edificio del terminal, la realizzazione del progetto in esame prevede la realizzazione di nuovi edifici con tipologia di capannoni industriali. In particolare:

- costruzione sull'ampliato pontile ex Superbacino di una nuova volumetria di tipo industriale costituita da moduli prefabbricati per una superficie coperta indicativamente di circa 8.000 m² e con superfici interne, da distribuirsi su diversi livelli, per un totale di circa 12.000 m², a costituire suo completamento funzionale (RFK5 - U.I.1).
- demolizione e ricostruzione dei manufatti esistenti nell'ambito ENTE BACINI (RFK3 – 8 U.I.3) presso edificio Ex-Carenanti con destinazione d'uso industriale. La nuova volumetria avrà superficie coperta indicativamente di circa 3.100 m² e con superfici interne, da distribuirsi su tre livelli, per un totale non superiore a 9.300 m².

Viabilità interna del Porto

I proponenti dichiarano che per quanto riguarda la viabilità interna del Porto, si propone la modifica di quella attuale per tener conto e salvaguardare la possibilità di realizzazione del canale acqueo previsto dal Waterfront di Levante a delimitare le mura storiche del quartiere del Molo Vecchio. La proposta prevede pertanto lo spostamento del tracciato viabilistico esistente a una distanza adeguata dalle mura per tener conto della prevista realizzazione del canale stesso dotando quest'ultimo di una fascia di rispetto che si prevede potrà essere suscettibile di essere sistemata a verde per il tempo libero e per recepire un primo tratto di percorso pedonale che costituisca proseguimento della passeggiata a mare verso levante. La viabilità così modificata costituisce il limite fisico di separazione tra le aree di stretta pertinenza del Terminal e quelle acquisite alla città con la successiva realizzazione del canale. La stessa sarà attrezzata con un percorso parallelo ciclabile, in entrambe le direzioni di marcia, utile a estendere quanto già esistente negli spazi del Porto Antico.

Stima economica

- I proponenti riportano anche una stima economica degli interventi infrastrutturali (ampliamento banchina ex Superbacino e nuovo edificio, nuovo edificio area Molo Giano, Banchina e nuovo terminal crocieristico), per un importo complessivo di Euro 59.904.726 con l'esclusione dei costi di progettazione.

Interazioni con l'Ambiente

- I proponenti dichiarano che nell'ambito del SIA saranno identificate e analizzate e stimate le principali interazioni con l'ambiente, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, al fine di valutare gli effetti sull'ambiente dovuti al progetto in esame.

Localizzazione del progetto

- I proponenti dichiarano che l'intervento interessa una porzione dell'area portuale di Genova. Il bacino portuale è un ambito totalmente antropizzato a stretto contatto, nell'area di interesse, con il tessuto urbano. L'area non interferisce con ambienti naturali protetti come:
 - Habitat Rete Natura 2000;
 - Rete ecologica regionale;
 - SIC terrestri e marini;
 - Zone rilevanti per la salvaguardia dei siti di interesse comunitario.Nel bacino portuale recapitano una serie di rivi tombinati le cui acque, in regime di morbida, recapitano nel depuratore della Darsena. Il bacino portuale è esterno ai corpi idrici marini Polcevera e Bisagno in cui recapitano le acque portuali.

Qualità dell'aria

- I proponenti dichiarano che l'area di intervento, sotto il profilo della zonizzazione di cui al D.Lgs. 155/20102, è ricompresa nella zona IT0711 - Agglomerato di Genova, che coincide con il territorio del comune di Genova. In tale agglomerato, la situazione della qualità dell'aria risulta critica a causa degli estesi e persistenti superamenti dei valori limite annui relativi agli ossidi di azoto e dei valori limite a lungo termine relativi all'ozono. In particolare, per quanto riguarda il biossido d'azoto, nella maggior parte delle stazioni di rilevamento dedicate alla misura dell'inquinamento da traffico è superato il limite dei 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. I dati rilevati evidenziano invece il rispetto del valore limite orario per la protezione della salute umana in tutte le zone: durante il periodo di osservazione è stato registrato un solo superamento al valore massimo orario di 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (pertanto in numero inferiore al numero massimo consentito) nella postazione di Genova - Via Pastorino, dove è stata registrata anche la concentrazione massima oraria annuale di 216 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Non sono mai stati registrati superamenti della soglia di allarme. La situazione di criticità relativa alla presenza di ossidi di azoto si prolunga ormai da anni. Per quanto riguarda le fonti di emissione, dall'inventario regionale delle emissioni (consultabile al sito www.ambienteinliguria.it) risulta che, per l'Agglomerato di Genova, le sorgenti che emettono le maggiori quantità di NOx in atmosfera sarebbero le attività marittime (62%), prioritariamente le navi in stazionamento, seguite dal trasporto su strada (26%). La citata relazione regionale, in merito alla criticità delle diverse sorgenti, conclude che: "Pur non avendo applicato tecniche di *source apportionment*, si può valutare che le sorgenti di emissione di NOx aventi maggiore influenza sui livelli registrati dalle stazioni di misura genovesi e quindi su cui agire efficacemente sono il traffico su strada (principalmente le percorrenze dovute a mezzi diesel) e i porti (principalmente lo stazionamento delle navi in porto)".
- I proponenti dichiarano che, coerentemente con i programmi di risanamento dell'intero ambito portuale, la banchina di nuova realizzazione sarà dotata di sistema di elettrificazione e pertanto le emissioni delle navi sono da considerare limitatamente alle manovre di avvicinamento e attracco (circa un'ora). Dai dati a disposizione risulta quindi che il traffico aggiuntivo dovrebbe incidere per non più di qualche punto percentuale: $(2 \text{ movimenti} / 36 \text{ movimenti}) * 100 = 5,5\%$. Il calcolo delle emissioni associate risulta complesso, implicando una disaggregazione per le diverse tipologie di alimentazione, per la stazza delle navi etc. Sembra opportuno in ogni caso evidenziare il fatto che, rispetto alle navi circolanti, le nuove navi saranno alimentate a GNL che presenta, a parità di altre condizioni, emissioni inferiori. Il "peso" delle emissioni industriali (nel caso specifico quello associato al settore delle riparazioni navali) risulta, per quanto esposto in precedenza, marginale in termini quantitativi. La prossimità dell'area urbana nonché la tipologia "diffusa" delle stesse può tuttavia rappresentare un fattore di attenzione per quanto riguarda la qualità dell'aria rilevata. In questo senso, l'esito della proposta in esame risulta positivo in termini di impatto in quanto:
 - la ricollocazione prevista "allontana" le fonti dall'ambito urbano;
 - la razionalizzazione degli spazi e strutture consente una conseguente razionalizzazione anche delle emissioni nonché l'adozione di sistemi di trattamento più performanti.

Acque superficiali e sedimenti dei corpi idrici

- I proponenti dichiarano che le acque superficiali potenzialmente interessate sono riconducibili ai corpi idrici marini "Polcevera" e "Bisagno" entrambi non sono considerati come corpo idrico di riferimento e solo per il Bisagno è prevista una specifica destinazione d'uso (balneazione). Entrambi i corpi idrici presentano uno stato qualitativo "non buono" a causa di contaminazioni di Tributylstagno (TBT). Come è noto, tra le fonti principali di tale contaminante, sono annoverate le vernici antivegetative per natanti. I sedimenti del corpo idrico marino Polcevera risultano contaminati da IPA e Pesticidi; quelli del Bisagno, oltre che da IPA e Pesticidi, anche da Mercurio e TBT.

Scarichi

L'area di riferimento è dotata di alcuni tratti fognari in parte privati e in parte pubblici (il cui percorso non è sempre del tutto chiaro) che recapitano nel collettore costiero che convoglia i reflui fognari provenienti dal Rio Torbido (portate di magra e parte delle acque di pioggia) verso l'impianto di depurazione della Darsena. Il depuratore della Darsena ha una potenzialità di 220.000 AE come risulta dalla scheda reperibile sul sito del gestore (<https://www.irenacqua.it/darsena>). L'impianto è dotato di una condotta a mare, lunga circa 3 km, che attraversa il bacino portuale e sbocca al di fuori della diga foranea. Per quanto riguarda l'impatto degli scarichi associati all'intervento ci si è limitati alla stima del numero degli Abitanti Equivalenti che andranno ad insistere sulla zona interessata dal terminal. A fronte di un numero stimato di operatori pari a 165, si avrebbe pertanto un effettivo incremento degli Abitanti Equivalenti di soli 55 A.E., i cui reflui sarebbero convogliati all'impianto della Darsena che, si ricorda, ha una potenzialità pari a 220.000 A.E. Per quanto riguarda le acque di sentina, le stesse sono gestite come rifiuti ed avviate a trattamento presso impianti autorizzati. Il Porto di Genova, conformemente a quanto previsto dalle normative di settore (MARPOL) è dotato di uno specifico impianto di trattamento per cui è in corso una procedura di ampliamento. Non si rilevano pertanto criticità sotto questo profilo. Anche in questo caso, per quanto riguarda i reflui derivanti dalle attività di riparazione navale, è da prevedersi un impatto positivo grazie alla riorganizzazione delle stesse che consentirà un miglioramento delle performance impiantistiche e quindi del profilo di sostenibilità ambientale del comparto. Un possibile impatto sulla qualità delle acque può essere identificato, in fase di cantiere, a causa delle attività di dragaggio che si renderanno necessarie per la realizzazione degli scanni di imbasamento delle nuove banchine. L'impatto ambientale associato alle operazioni di dragaggio può essere ricondotto ai seguenti aspetti:

- incremento della torbidità nelle acque circostanti;
- rischio di diffusione dei sedimenti contaminati in aree circostanti;
- asportazione della flora batterica presente negli strati più superficiali, responsabile della biodegradazione naturale di molte sostanze organiche disciolte nell'acqua;
- necessità di disporre di spazi logistici a terra dove stoccare il materiale dragato;
- consumo di energia, emissioni in atmosfera, impatto odorigeno, tra le altre.

Clima acustico

- I proponenti dichiarano che la realizzazione dell'intervento non pone problematiche particolari relativamente alla classificazione acustica vigente. Nell'ipotesi di realizzazione dell'intervento potrà essere presa in considerazione una ripermutazione, in riduzione, della Classe VI.

Rumore

- Nell'ambito del SIA del PRP era stato ricostruito un modello previsionale di impatto acustico che, per l'area in oggetto, aveva restituito l'analisi previsionale di impatto acustico ed è stata riportata la classificazione acustica del territorio comunale. Il Progetto ripropone in sostanza un analogo carico emissivo per quanto riguarda il settore industriale dal momento che, per questo comparto, si pone come attuazione delle previsioni del Piano.
- La realizzazione di nuovi edifici, che dovranno essere conformi ai requisiti acustici previsti dalle più recenti normative, consente di prevedere un miglioramento del clima acustico a regime rispetto alle valutazioni a suo tempo sviluppate. Per quanto riguarda il rumore associato alle navi, lo stesso può considerarsi nullo in fase di stazionamento grazie alla elettrificazione delle banchine e trascurabile in fase di manovra. Le emissioni sonore aggiuntive associate al traffico automobilistico indotto possono essere considerate modeste considerati i flussi in gioco. Anche in questo caso, occorre tenere presente l'eventuale

impatto acustico associato alla fase di cantiere (demolizioni, attività di recupero detriti etc) per cui dovranno essere individuate le opportune forme di mitigazione.

Aspetti paesaggistici

- I proponenti dichiarano che l'analisi degli strumenti urbanistici sovraordinati ha evidenziato la compatibilità dell'intervento sotto il profilo paesaggistico. In particolare, il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico) non impone particolari limiti alla progettazione nelle aree oggetto della proposta di intervento. L'intero ambito ove è collocato l'intervento è ricompreso tra le aree tutelate per legge D.Lgs. n. 42/2004, art. 142 in quanto entro i limiti di 300 m dalla costa. Il PRP prescrive, in area delle Riparazioni Navali, una specifica attenzione all'architettura dei nuovi edifici in quanto: "La progettazione architettonica di eventuali fabbricati dovrà avere carattere unitario e tenere conto della visibilità che si ha in particolare della copertura dell'edificio dalla città soprastante". Gli aspetti relativi all'impatto visivo sono affrontati in dettaglio nella Relazione generale, anche attraverso l'utilizzazione di adeguato "rendering".

Rifiuti

- I proponenti dichiarano che la nuova funzione crocieristica non è particolarmente critica per quanto riguarda la produzione di rifiuti. Per quanto riguarda il terminal, una stima può essere sviluppata, analogamente agli scarichi, in termini di "abitanti equivalenti" utilizzando i pertinenti coefficienti utilizzati per la determinazione della TARI. Si tratta in ogni caso di quantitativi assai modesti. Per quanto riguarda i rifiuti di bordo, fermo restando che i rifiuti riciclabili (carta, plastica e vetro) seguono un percorso già consolidato di gestione finalizzata al recupero, si prevede la produzione di circa 20 m³/giorno di rifiuti indifferenziati che saranno conferiti al servizio pubblico. Si ritiene opportuno evidenziare che, nelle stime relative ai costi di realizzazione delle opere a mare, è stata considerata la possibilità, previa verifica delle caratteristiche, di un sostanziale recupero dei detriti e dei materiali di dragaggio associati alla realizzazione delle opere.

Impatti

- I proponenti riportano gli impatti generati dall'intervento durante la fase di cantiere e la fase di esercizio, nonché le pertinenti misure di mitigazione, in due tabelle sintetiche nello studio preliminare ambientale

Fase di cantiere

Rumore - Valutazione di Impatto: è prevista la redazione di uno specifico studio previsionale di impatto acustico. Mitigazione: Buona prassi di cantiere ed eventuali opere provvisorie antirumore.

Emissione di polveri - Valutazione di Impatto: è da considerare modesto. Mitigazione: Buona prassi di cantiere

Immissioni in atmosfera da mezzi di cantiere - Valutazione di Impatto: è da considerare trascurabile in rapporto ai flussi già esistenti sull'area. Mitigazione: Buona prassi di cantiere

Sollevamento di particolato in acqua durante la fase di dragaggio - Valutazione di Impatto: è da considerare modesto in quanto realizzato in un ambito confinato quale il bacino portuale. Mitigazione: Utilizzo di mezzi di confinamento (panne galleggianti).

Utilizzo di risorse / Gestione rifiuti - Valutazione di Impatto: Le opere prevedono l'utilizzo di materiali comunemente reperibili. Inoltre, per quanto riguarda la gestione dei rifiuti si prevede un impatto modesto in quanto è previsto che i detriti generati dalle fasi di

demolizione siano riutilizzati per le opere di riempimento a mare (previa verifica della qualità degli stessi). Mitigazione: Riciclo e recupero

Fase di esercizio

Emissioni in atmosfera da automezzi, navi e attività produttive - Valutazione di Impatto: sarà oggetto di approfondimento nell'ambito del SIA

Mitigazione: Elettrificazione banchine

Scarichi idrici - Valutazione di Impatto: è da considerare modesto/trascurabile in relazione al fatto che le navi sono dotate di propri impianti di trattamento e quindi è limitato al solo scarico dei reflui civili associato agli addetti impiegati nel terminal. Mitigazione: nessuna

Gestione rifiuti - Valutazione di Impatto: da considerare comunque modesto, sarà oggetto di approfondimento nell'ambito del SIA. Mitigazione: Gestione appropriata dei rifiuti

Paesaggio - Valutazione di Impatto: sarà oggetto di approfondimento nell'ambito del SIA

Mitigazione: Da verificare in sede di VIA

Sistema normativo

I proponenti dichiarano che:

Piano territoriale di coordinamento paesistico

- Gli interventi in oggetto risultano individuati alla tavola n. 16 del PTCP. Assetto Insediativo
Gli interventi sono sottoposti al regime normativo AI-CO, Attrezzature e Impianti – Regime Normativo di Consolidamento e pertanto sono soggetti alle prescrizioni dell'art. 56 delle Norme di attuazione. L'obiettivo della normativa è quello di "... consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico-ambientale. Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale”.

****-Assetto Geomorfologico***

- L'area è sottoposta al regime normativo MO-B, Modificabilità di tipo B, Ambito Territoriale 53E e pertanto è soggetta alle prescrizioni dell'art. 67 delle Norme di attuazione. L'obiettivo della normativa è così definito: “Gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere”.

Assetto Vegetazionale

- L'area è sottoposta al regime normativo COL ISS MA, Colture agricole Impianti Sparsi di Serre Mantenimento, e quindi è soggetta alle prescrizioni dell'art. 60 delle Norme di attuazione. L'intervento di progetto non modifica l'assetto vegetazionale e pertanto è compatibile con la normativa del PTCP. Non ci sono pertanto particolari e stringenti prescrizioni.

Piano Urbanistico Comunale - PUC

- I proponenti dichiarano che si premette che la Normativa urbanistica del Comune di Genova definisce nell'ambito del Porto di Levante un assetto urbanistico generale e di minor dettaglio in quanto si tratta di aree Demaniali sottoposte ad uno specifico Piano Regolatore del Porto redatto dall'Autorità di Sistema Portuale. Il Piano Urbanistico vigente ubica la zona del Porto di Levante in “Ambito Portuale” con riferimento particolare al Distretto Aggregato Riparazioni Navali-Fiera - 51 “Riparazioni Navali”. Quest'ultimo è suddiviso in sub settori di cui il Settore 51a comprende tutte le aree di intervento necessarie e/o conseguenti alla realizzazione del Nuovo Terminal Crociere Privato. Confinante con il Distretto 51a è presente l'Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana 45 “Ponte Spinola

Molo Vecchio Porto Antico”, Sett. 4 e 5. La normativa tra gli obiettivi indicati in ciascuno dei due distretti confinanti persegue i seguenti obiettivi:

- “introdurre le funzioni urbane tra le funzioni ammesse nell’ambito, in considerazione sia del delicato ruolo di cerniera tra area urbana e area portuale che l’ambito assume”
- “definire, in testata di Calata Gadda, congiuntamente con l’Amministrazione Comunale, la perimetrazione tra l’area dedicata alle Riparazioni Navali e l’area da adibire a servizi pubblici (Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana 45 “Ponte Spinola, Molo Vecchio, Porto Antico”
- “ri-destinazione per funzioni urbane dell’area compresa tra Calata Boccardo, il quartiere del Molo e i Magazzini del Cotone, nel cui contesto potrebbero essere collocate nuove funzioni di affaccio urbano al mare, dotazione di parcheggi”.

Dal punto di vista delle Infrastrutture, nel Distretto Aggregato 51a, si prevede la realizzazione di un collegamento viario fra la Fiera e piazza Cavour, da dimensionare in relazione alle esigenze del servizio di trasporto pubblico e della mobilità privata, integrato con una pista ciclabile e un percorso pedonale e comprensivo di una viabilità parallela riservata alle attività del distretto industriale; in tal senso, la soluzione prevista dal Piano Regolatore Portuale dovrà essere sottoposta a una congiunta valutazione di fattibilità nonché di un collegamento fra il mercato del pesce e il Porto Antico. La citata viabilità veicolare, ciclabile e pedonale costituisce prosecuzione di quella contemplata nell’ Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana 45 “Ponte Spinola Molo Vecchio Porto Antico”, ove è stato previsto e in parte realizzato un percorso pedonale continuo, lungo tutto l’arco portuale, tra S. Benigno e il Molo Vecchio, con una possibile estensione a piazzale Kennedy, con l’inserimento di una pista ciclabile, collegato con il centro storico attraverso il nuovo assetto di piazza Caricamento.

Relativamente alle aree per servizi e a parcheggio le stesse sono contemplate in corrispondenza di Porta Siberia e in testata di Calata Gadda, nel primo caso secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale, nel secondo sulla scorta di una perimetrazione da definire congiuntamente con l’Autorità di Sistema Portuale. Nella normativa di Piano non sono citati i parcheggi di tipo pertinenziale alle attività di tipo privato.

Modalità di Attuazione

Dal punto di vista della normativa di PUC l’attuazione delle scelte urbanistiche è demandata ad un ACCORDO DI PROGRAMMA tra gli Enti coinvolti.

Piano regolatore del Porto -PRP

- I proponenti dichiarano che gli interventi sono collocati nell’Area territoriale RFK – Riparazioni navali, Fiera, Piazzale Kennedy. L’Area è a sua volta suddivisa in otto Ambiti (da RFK1 a RFK8). Le aree interessate dal nuovo Terminale Crociere ricadono nell’Ambito RFK1 e parzialmente nell’Ambito RFK2. Quelle invece previste negli spazi dell’Ente Bacini sono comprese nell’Ambito RFK 3. In particolare, all’Art. 16 delle NTA comma 14 sono indicate le modalità di definizione dei Parcheggi pertinenziali delle attività insediate. Detti spazi di sosta interni alle aree operative e destinati a un’utenza strettamente connessa alle funzioni ivi svolte, sono da reperire avendo riguardo al tipo di funzione, alla dimensione dell’attività e alle tipologie di intervento previste.

Vincolo paesistico ambientale

- I proponenti dichiarano che l’intero ambito ove è collocato l’intervento è ricompreso tra le aree tutelate per legge D.Lgs. n. 42/2004, art. 142 in quanto entro i limiti di distanza dalla costa. In generale gli strumenti urbanistici vigenti si limitano per quanto riguarda il Piano Regolatore del Porto (PRP) a prescrivere in area delle Riparazioni Navali una specifica

attenzione all'architettura dei nuovi edifici in quanto: *“La progettazione architettonica di eventuali fabbricati dovrà avere carattere unitario e tenere conto della visibilità che si ha in particolare della copertura dell'edificio dalla città soprastante”.*

Vincolo idrogeologico

- I proponenti dichiarano che è presente il vincolo idrogeologico con riferimento al Piano di Bacino AMBITO 14 del Comune/Provincia di Genova.

Vincolo carsico

- I proponenti dichiarano che l'ambito non è soggetto al vincolo carsico.

Aree Demaniali

Vincolo storico puntuale

- I proponenti dichiarano che sono sottoposti a vincolo storico puntuale i seguenti manufatti:
Coinvolti nelle aree oggetto di intervento
- Porto Antico - Nessuno
- Porto industriale - Bacino di Carenaggio n. 4 - Decreto 00210277 (2007);
Adiacenti alle aree oggetto di intervento
- Porto Antico - Lavanderia Italia (Palazzina Selom) – Decreto 00209496 (2007);
- Porta Siberia - Decreto 00111688 (1945);
- Batteria della Malapaga - Art. 12 del Dlgs. 42/2004
- Mura della Malapaga - Decreto 00111685A (1945);
- Caserma della Guardia di Finanza "S. Giorgio" - Decreto 00209072 (2004);
- Mercato del Pesce - Decreto 00113020 (2000);
- Casa Lavoratori Portuali Ramo Industriale - Luigi Razza, ora Casa 25 Aprile 1945 – Decreto 00210145 (2007);
- Porto industriale
 - Bacino di Carenaggio n. 2 - Decreto 00210275 (2007);
 - Bacino di Carenaggio n. 3 - Decreto 00210276 (2007);
 - Bacino di Carenaggio n. 1 - Decreto 00210274 (2007);
 - Sede del “Rowing Club Genovese” - Decreto 00209499 (2006);
 - Sede del “Sede Yacht Club Italiano” - Decreto 00208770 (2000).

Vincolo archeologico

- I proponenti dichiarano che, tenuto conto che le aree oggetto di intervento sono tutte da considerarsi fuori del perimetro della Città sino da epoca medioevale, si ritiene con ottima approssimazione che non sia presente il rischio di rinvenire reperti archeologici. In fase successiva di redazione del Progetto Preliminare sarà effettuata indagine approfondita presso la Soprintendenza, Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Liguria.

Sistema insediativo

- I proponenti dichiarano che il Porto di Levante della Città di Genova costituisce il tratto terminale dell'arco portuale delimitato dalle aree della Fiera del Mare, a levante, e dal Porto Antico, a ponente.
È articolato secondo tre grandi aree ove sono insediate le principali attività della cantieristica navale. Le tre aree, che costituiscono una sorta di tre differenti penisole che si estendono entro lo specchio acqueo del porto, sono:
 - Il quartiere del Molo Vecchio con le banchine di Calata Gadda e Calata Boccardo;
 - L'ambito di Calata Grazie e Molo Gianò ove è insediato l'Ente Bacini e altre imprese;

- Le aree definite come delle “Riparazioni navali” con interposto lo specchio acqueo per le imbarcazioni da diporto a servizio delle Associazioni e dello Yacht Club Italiano.

Viabilità interna

- L'intero Porto di Levante è servito da una viabilità carrabile interna con ingressi e uscita controllati interamente dedicata alle funzioni insediate, industriali e non. Detta viabilità è collocata lungo tutto il perimetro a monte delle tre aree qui sopra individuate e ha andamento a tratti sottostante il tracciato della viabilità pubblica in sopraelevata. Il tracciato di questa viabilità si sviluppa su spazi ridotti che ne limitano la larghezza ed è accessibile oltre che dai due estremi, Ponente Piazza Cavour e il varco di Levante, oltre che al centro da Corso Aurelio Saffi.
- Le tre aree insediate costituiscono un unico Sistema dal punto di vista paesaggistico e urbano suddiviso in due parti. La parte dei Magazzini del Cotone e servizi annessi, in area di proprietà Comunale le restanti, il blocco di capannoni e le banchine, in area Demaniale soggetta a concessioni o licenze, alcune delle quali con scadenza ravvicinata.

Sistema infrastrutturale

- I proponenti dichiarano che l'ambito del Porto di Levante si colloca nelle immediate vicinanze del centro di un Sistema articolato di infrastrutture pubbliche di tipo viabilistico e non. In generale pertanto l'accessibilità all'ambito portuale, avendo come riferimento Piazza Cavour, è da considerarsi sufficientemente agevole con la sola limitazione di quelle che sono le problematiche relative al traffico urbano esistente attorno al centro della Città in cui è collocata l'area.

Accessibilità Veicolare

In generale il progetto conserva l'accessibilità veicolare all'area dal varco di Piazza Cavour connettendo detta viabilità a quella interna del porto. Si propone che questa viabilità sia modificata per tener conto e salvaguardare la possibilità di realizzazione del canale acqueo previsto dal Waterfront di Levante a delimitare le mura storiche del quartiere del Molo Vecchio. La proposta prevede pertanto lo spostamento del tracciato viabilistico esistente ad una distanza adeguata dalle mura per tener conto della prevista realizzazione del canale stesso dotando quest'ultimo di una fascia di rispetto che si prevede potrà essere suscettibile di essere sistemata a verde per il tempo libero e per recepire un primo tratto di percorso pedonale che costituisca proseguimento della passeggiata a mare verso levante. La viabilità così modificata costituisce il limite fisico di separazione tra le aree di stretta pertinenza del Terminal e quelle acquisite alla città con la successiva realizzazione del canale. La stessa sarà attrezzata con un percorso parallelo ciclabile, in entrambe le direzioni di marcia, utile a estendere quanto già esistente negli spazi del Porto Antico.

Organizzazione funzionale del terminal

- I proponenti precisano che l'organizzazione degli spazi aperti attorno al Terminal e di quelli interni allo stesso deve essere tale da garantire la completa separazione tra i flussi di crocieristi in ingresso e quelli in uscita dallo stesso. In generale pertanto, allo stato attuale della progettazione, si prevede che la testata di ponente dell'edificio sia occupata dall'ingresso dei passeggeri imbarcanti mentre, quella di levante, sia destinata all'uscita degli sbarcanti. Entrata e uscita sono utilizzate per le partenze di inizio crociera e gli arrivi di fine crociera ma anche per lo sbarco e l'imbarco dei crocieristi in visita o che hanno effettuato escursioni nel territorio metropolitano. La collocazione sulle due testate di dette funzioni comporta la realizzazione di parcheggi per gli autobus e le auto a servizio dei

crocieristi negli spazi corrispondenti. L'organizzazione di spazi e flussi terrà conto dei requisiti normativi in termini di sicurezza e security.

Parcheggi

- I proponenti suggeriscono che gli spazi di servizio alle autovetture dei crocieristi siano realizzati in una struttura a parcheggio articolata su tre livelli. Detta struttura può essere facilmente realizzata nella fascia edificata al centro dell'ambito del Molo Vecchio. Nella struttura troverà collocazione un numero adeguato di posti auto da destinarsi, oltre che ai crocieristi, anche al personale di servizio al Terminal. La realizzazione del parcheggio nella fascia edificata esistente consente di ridurre il suo impatto e renderlo accessibile dai due lati principali adeguando la viabilità in essere.

Analisi dello stato attuale delle opere esistenti

- I proponenti dichiarano che la progettazione delle opere strutturali necessarie agli interventi non può prescindere dalla conoscenza del contesto in cui queste andranno a inserirsi. In relazione al livello di conoscenza conseguibile a seguito dell'analisi storico-documentale e alle indagini in sito è possibile definire, oltre alle tipologie e geometrie delle nuove opere, anche le soluzioni e accorgimenti eventuali da applicare sulle strutture esistenti per renderle idonee nei confronti delle nuove condizioni alle quali saranno soggette nella nuova configurazione d'uso. A livello geometrico, sono acquisite presso gli uffici competenti (nel caso specifico, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale) le cartografie per definire le planimetrie e le quote delle aree in superficie, nonché le batimetrie dei fondali degli specchi acquei interessati direttamente e indirettamente. Ugualmente fondamentali sono le piante delle reti tecnologiche e dei sottoservizi (come ad esempio le reti idriche, gas, elettriche, impianti di pompaggio dei bacini, ecc.). A livello geotecnico è essenziale conoscere la geologia dei terreni coinvolti, la tipologia dei terreni e le relative potenze di strato in ciascuna zona, per valutare la capacità portante associata alle diverse soluzioni strutturali e i cedimenti attesi, anche in relazione al differente grado di consolidamento relativo alla presenza di moli e banchine esistenti. Inoltre, trattandosi di opere inserite in un contesto di strutture marittime costiere esistenti, occorre valutare per ciascuna di queste se si renda necessario prevedere la predisposizione di opere di consolidamento e/o protezione in relazione alle nuove strutture immediatamente adiacenti per le sollecitazioni indotte dalle attività a queste associate. A tale scopo si fa riferimento sia alla documentazione storica progettuale (ove reperibile), sia a indagini in sito per verificarne lo stato attuale in termini sia di conservazione dei materiali sia di variazioni strutturali intercorse nel tempo.

Tecnologie costruttive

- I proponenti dichiarano che tra le soluzioni tecniche disponibili per realizzare i piazzali di banchine e moli ai fini dello studio di fattibilità sono state prese in considerazione le tecnologie allo stato attuale più comuni e potenzialmente maggiormente compatibili con il contesto del sito e del costruito esistente:
 1. Moli/Banchine a giorno su pali; in questa soluzione la banchina è costituita da un impalcato sorretto da pali infissi nel terreno. I pali disposti secondo una maglia quanto più possibile regolare trasferiscono le azioni in profondità ed in maniera puntuale nel terreno di fondazione.
 2. Moli/Banchine a giorno su cassoni cellulari; anche in questo caso un impalcato si estende sull'intera superficie, sorretto da cassoni cellulari in calcestruzzo armato più o meno distanziati. Questi trasferiscono le sollecitazioni allo strato di terreno superficiale, attraverso uno scanno di imbasamento in pietrame realizzato ad una profondità opportuna.
 3. Banchine con muri di sponda in cassoni cellulari in c.a. e riempimento; questa soluzione è costituita da muri di sponda sul perimetro della superficie, con riempimento a tergo di

materiale opportunamente selezionato e compattato. L'impalcato in questo caso è presente solo lungo la linea di accosto, mentre il piazzale retrostante è realizzato in maniera analoga a un rilevato stradale.

Iter di progettazione

- I proponenti dichiarano che la progettazione strutturale e geotecnica durante lo sviluppo del progetto dovrà definire i seguenti singoli aspetti, nel dettaglio:
 - i) Approfondire le condizioni al contorno tramite l'acquisizione delle geometrie locali e delle caratteristiche strutturali di banchine e moli esistenti, delle reti tecnologiche e delle batimetrie laddove necessario, per definire in maniera compiuta geometrie e interferenze;
 - ii) Acquisire la geologia locale effettuando indagini e prove in sito;
 - iii) Definire i parametri per la caratterizzazione e modellazione geotecnica dei terreni di fondazione;
 - iv) Definire i valori delle sollecitazioni di progetto associate alle varie aree: azioni di banchina delle imbarcazioni sulle bitte e parabordi, i carichi variabili dei piazzali, le sollecitazioni derivanti dalle strutture in elevazione quali gru e capannoni, le azioni derivanti dalla spinta del terreno dei riempimenti e le sollecitazioni sismiche;
 - v) Effettuare il calcolo strutturale e geotecnico delle opere soggette a differenti condizioni di carico, attraverso:
 - vi) Analisi strutturali tridimensionali lineari e non lineari;
 - vii) Analisi geotecniche tridimensionali lineari e non lineari;
 - viii) Valutazione dell'interazione terreno-struttura;
 - ix) Valutazione indipendente del calcolo attraverso verifiche semplificate;
 - x) Aggiornare e finalizzare le ipotesi progettuali preliminari con analisi critica delle stesse e comparazione tecnico economica delle possibili alternative.

Per valutare in maniera adeguata l'interazione tra il terreno e le strutture, la modellazione geotecnica e strutturale dovrebbe essere eseguita per fasi di lavorazione, con modellazione non lineare del terreno. Per quanto riguarda la costruzione di una banchina con riempimento quali quelle della zona A ed E, partendo dallo stato attuale dei luoghi si dovrebbe considerare la fase di dragaggio, la successiva costruzione dello scanno di imbasamento, lo spianamento, la posa dei cassoni, il riempimento e compattazione del riempimento a tergo, la costruzione dei manufatti e infine l'applicazione delle azioni associate alle condizioni di esercizio. Tale approccio, oltre a garantire una stima molto più precisa del comportamento del terreno in ogni fase di costruzione e l'eventuale plasticizzazione di porzioni dei terreni, permette anche di migliorare la stima delle interferenze sulle opere esistenti. In conseguenza di tale stima andranno definite quindi le opere di protezione delle strutture esistenti, in modo da prevenire problemi derivanti dall'interazione tra le strutture e garantire omogeneità di prestazione. I risultati delle analisi consentono il dimensionamento delle strutture (qualità e spessori di calcestruzzo, quantità e posizione delle barre di armatura, rinforzi locali), la valutazione dei cedimenti nel terreno e nell'imbasamento e la valutazione della necessità di opere di consolidamento e/o salvaguardia in fondazione.

Scenario progettuale viabilistico – Verifica

- I proponenti dichiarano che da tutte le analisi condotte, con riferimento alla relazione tecnica specialistica R\UP\03, si evidenzia che le infrastrutture viarie esistenti sono in grado di sopportare il carico aggiuntivo dovuto alla realizzazione del nuovo terminal crocieristico senza generare situazioni di criticità dal punto di vista della circolazione, considerando anche che le analisi trasportistiche effettuate, in un'ottica cautelativa, sovrappongono l'ora

di picco della rete (8-9) con quella degli indotti (9-10) e che si considera come unico punto di accesso al terminal quello del Varco Antico.

Specchio acqueo di manovra - verifica

- I proponenti dichiarano che il 19 giugno 2019 presso la società CETENA S.p.a., gruppo Fincantieri, è stata effettuata una simulazione preliminare di manovra che ha permesso di determinare la sostanziale fattibilità dell'ormeggio e disormeggio di una nave di grandi dimensioni alla nuova banchina. Durante la stessa sessione, presenti Capitaneria di Porto e Corporazione dei Piloti del Porto, è emersa la necessità di meglio definire la posizione del nuovo accosto. In data 9 novembre 2019 è stata effettuata una nuova sessione di simulazione, mediante l'utilizzo delle apparecchiature di simulazione di CETENA, anche con condizioni atmosferiche avverse, con la quale è stata meglio individuata la posizione del nuovo accosto e dalla quale è emersa la sicurezza dell'accosto. Sono state anche valutate le eventuali interferenze con il traffico portuale: l'entrata/uscita dall'area bacini, la manovra delle navi in entrata/uscita terminal SECH e la vicinanza con le rotte di entrata e uscita di navi passeggeri dal bacino storico, dalle quali è emerso che la dimensione e posizione della banchina, con o senza nave ormeggiata, non è causa di specifiche criticità.

Dimensioni delle navi e impatto visivo

- I proponenti dichiarano che è noto a tutti come la tipologia delle navi da crociera stia cambiando sensibilmente e, a fronte di una domanda sempre di più in crescita, le stesse si siano adeguate nel tempo a incrementare la disponibilità di posti che incide sulle loro dimensioni. Si ritiene che, relativamente a questo aspetto, sia ormai consuetudine che, in ambito portuale, la presenza di grandi navi sia segno del buon funzionamento della struttura Porto. La sosta temporanea di navi di grande dimensione non costituisce pertanto particolare impedimento.

Proposta di riqualificazione

- I proponenti dichiarano che, tenuto conto dell'estensione del progetto, si propone che lo stesso sia attuato per distinte fasi funzionali. Si precisa che lo studio delle fasi e degli spostamenti è redatto in base ai dati resi disponibili dagli uffici preposti dell'Autorità di Sistema Portuale. Si precisa inoltre che le superfici individuate non distinguono se si tratta di superfici effettivamente utilizzate o da ritenersi sottoutilizzate e/o non utilizzate. Tutto ciò a vantaggio della valutazione del bilancio tra la superficie esistente da trasferire e la superficie disponibile ove ricollocare le superfici da trasferire.

Interventi per la ricollocazione dei concessionari in altre aree

- Per la realizzazione dell'ampliamento della Banchina di Calata Gadda e Calata Boccardo, utile all'insediamento del Nuovo Terminal Crociere, si dovrà provvedere alla ricollocazione preventiva delle Società che oggi operano nell'ambito e dispongono di uno spazio acqueo. Queste sono:
 - SAN GIORGIO DEL PORTO Spa
 - GARDELLA GINO Srl
 - GIUSEPPE SANTORO Srl
 - NAVALSIDER PORTO Srl
- Le stesse dovranno trovare preventivamente collocazione in altra posizione all'interno del Porto di Levante. A questo scopo l'Autorità di Sistema Portuale avrà il compito di provvedere alla realizzazione di alcune opere infrastrutturali e di nuova edificazione necessarie. L'AdSP dovrà pertanto provvedere all'ampliamento del Pontile dell'Ex Super Bacino e alla realizzazione delle nuove strutture edificate secondo quanto sopra descritto. In

questa fase pertanto le Società potranno trovare gli spazi idonei alla ricollocazione delle loro attività.

SAN GIORGIO DEL PORTO potrà spostarsi nell'ambito dell'ampliamento del pontile dell'ex-Super Bacino liberando così totalmente gli spazi oggi a essa in concessione. Gli stessi saranno pertanto disponibili per essere in parte demoliti (edifici di Calata Gadda/Boccardo) e in parte destinati all'insediamento di altre attività (capannone in Calata Grazie con relativi spazi aperti e spazio acqueo che San Giorgio del Porto è disponibile a liberare a seguito del suo spostamento).

- Le tre restanti Società avranno a loro disposizione gli spazi di Calata Grazie, con il relativo capannone liberato da SGdP, e il nuovo capannone, sopra citato, da realizzarsi in area ENTE BACINI. Per la ricollocazione delle restanti attività insediate presso Calata Gadda/Boccardo sarà necessario disporre, oltre che degli spazi residui liberati da SgDP presso Calata Grazie e della nuova struttura edificata presso Ente Bacini, dell'utilizzo degli altri spazi attualmente fruibili nell'area dell'ENTE BACINI.

Stima economica degli interventi infrastrutturali necessari

- I proponenti riportano una tabella con stima preliminare del valore degli investimenti necessari a realizzare le opere di progetto. Si precisa che detti investimenti sono valutati all'attuale livello di approfondimento tecnico. Inoltre, sono riportati i valori degli investimenti da privati per le opere da realizzare su Pontile ex-Superbacino (riguardanti l'allestimento tecnico dei nuovi edifici) e del Terminal Crociere in Gadda/Boccardo. Inoltre, si riporta una stima dei ricavi da canoni concessori riconducibili alle nuove aree occupate da San Giorgio del Porto in pontile ex-Superbacino e dell'intero Terminal Crociere, calcolate su una previsione di concessione di 35 anni. I proponenti prevedono che i ricavi derivanti dalle altre concessioni da delocalizzare, che troveranno spazi e aree come descritto precedentemente, saranno mantenuti.

Piano economico

- I proponenti riportano un piano economico che include i principali indicatori quantitativi ed economici riconducibili all'attività sulla nuova banchina e terminal crociere situato presso Calata Gadda e Calata Boccardo: investimenti costo delle opere, organizzazione del personale, traffico crociere, ricavi e costi e l'impatto economico in Italia, in Liguria, a Genova

RILEVATO che sono pervenute le seguenti osservazioni:

- **Osservazioni dal Comune di Genova** prot 190119/VIA del 30.06.2020, con protocollo MATTM registro ufficiale ingresso 0051153.03-07-2020;
- Osservazioni dal **MIBACT** registro di ingresso 0070366.10.09.2020

PRESO ATTO del:

Parere del Comune di Genova

- In relazione alla nota di codesto Ministero, ID documento CreSS_05-4286_2020-0037 del 21/04/2020, con cui è stata comunicata l'attivazione della procedura di consultazione per la definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale per l'intervento indicato in oggetto, sono trasmessi i contributi di competenza delle strutture del Comune di Genova che hanno ritenuto di esprimersi nel merito.

Direzione Mobilità - "In sede di progettazione del nuovo terminal andrà verificato se necessario aggiornare la verifica di impatto trasportistico sulla base di dati di traffico più

recenti ed estendendola all'ora di punta serale. Andranno anche valutate eventuali modifiche ai tempi semaforici che possano mitigare le situazioni di criticità”.

Direzione Ambiente – Settore Politiche Energetiche - “per quanto riguarda gli aspetti energetici curati dal Settore Politiche Energetiche non si rilevano elementi ostativi al proseguimento dell'iter progettuale. Nei successivi step progettuali dovranno essere trasmessi ulteriori documenti progettuali secondo quanto previsto dalle norme di Settore”.

Parere della Regione Liguria

Parere 4702 del 03/04/2020, pervenuto e assunto a protocollo con il n. 7697 del 08/04/2020;

Parere del MIBACT

- “In riferimento all'intervento in oggetto, codesto Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota prot. 29066 del 24.04.2020, acquisita agli atti di questo Ufficio con il prot. 13591 del 27.04.2020, ha comunicato a questa Amministrazione di aver acquisito la nota del 02/12/2019 con cui le Società indicate in oggetto hanno presentato congiuntamente istanza di consultazione per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale, relativo al progetto in argomento, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n. 152/2006.
- Presa visione della documentazione progettuale pubblicata nel sito dedicato del MATTM: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7380110677>, nonché della nota della Soprintendenza competente prot. 9347 del 07.05.2020, acquisita agli atti di questo Ufficio con il prot. 14414 del 07.05.2020, relativa alla Conferenza dei servizi convocata ai sensi dell'art. 14 c. 3 della L. 241/2000 in merito al medesimo intervento, si comunica la documentazione del SIA che si ritiene necessaria per valutare compiutamente l'impatto paesaggistico delle opere in parola:
 - ✓ Adeguata relazione paesaggistica dalla quale si possano valutare compiutamente le molteplici implicazioni paesaggistiche dell'intervento in oggetto;
 - ✓ Foto-inserimenti realistici dell'intervento da più punti di vista significativi anche a distanza ravvicinata e con la nave ormeggiata al fine di cogliere i rapporti visivi tra le opere previste, compresi i capannoni e i vari volumi in progetto, il grande natante ormeggiato in banchina e il contesto circostante;
 - ✓ Approfondimento delle interferenze causate dagli interventi previsti e dalla presenza delle grandi navi con i beni tutelati ai sensi della parte seconda del D.Lgs. n. 42/2004 o da sottoporre a verifica di interesse ex art. 12 del Decreto stesso;
 - ✓ Approfondimenti sulle interferenze dell'intervento in parola con il progetto del Waterfront di Levante;
- Approfondimenti sugli aspetti archeologici relativi alle aree di intervento.
- Per aspetti di maggior dettaglio si rimanda a quanto indicato nell'allegata nota prot. 9347 del 07.05.2020 della Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Genova e le province di Imperia, La Spezia e Savona.”

Comune di Genova

- ha fornito le indicazioni della Conferenza di Servizi Preliminare per l'esame della proposta di rifunzionalizzazione delle aree di Levante a partire da Calata Gadda (Allegato 1, prot. 9347 del 07.05.2020), convocata ai sensi dell'art. 14, c. 3 della legge n. 241/90 e ss.mm ii. con svolgimento in forma semplificata e con modalità asincrona (Conferenza dei Servizi preliminare sull'area in oggetto, convocata dall'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale il 27/03/2020;). <https://oc.portsofgenoa.com/index.php/s/TdMMD4LLTP3pLk6>

CONSIDERATO che:

Per quanto concerne gli aspetti progettuali l'opera "Porto di Genova - Proposta di riqualificazione del Porto di Levante" ha le seguenti caratteristiche:

- a) sul piano generale l'acquisizione di un nuovo traffico crocieristico al porto di Genova in un'ottica di massimizzazione dell'utilizzo delle strutture portuali per un'attività capace di indurre sul Porto di Genova un importante aumento di traffico del settore e la razionalizzazione della localizzazione delle aziende che operano nel settore delle riparazioni navali;
- b) sul piano urbanistico un'operazione di riqualificazione complessiva di un'ampia area portuale, con una più razionale distribuzione delle funzioni sull'area di levante;
- c) sotto il profilo ambientale il recupero di una porzione di area a favore di attività di minor impatto ambientale e l'allontanamento dal centro storico e residenziale delle attività industriali di maggior impatto sotto il profilo ambientale;
- d) sotto il profilo industriale la miglior sistemazione delle aziende di riparazione navale con conseguente razionalizzazione delle attività produttive;
- e) sotto il profilo occupazionale un incremento dell'occupazione con riguardo sia al settore turistico/crocieristico sia alle attività produttive ed industriali, con effetto di salvaguardia e di sviluppo per le aziende insediate.

Le attività si concentrano su:

- calata Gadda dove sono allocate una pluralità di attività artigianali/industriali e dove è previsto il mantenimento delle funzioni in atto, con la previsione sul piano strutturale della modifica della banchina antistante e il riempimento verso mare;
- calata Boccardo dove sono insediate una pluralità di aziende artigianali e industriali fra cui SGdP e dove è previsto il mantenimento delle funzioni esistenti;
- aree di levante, destinate alle riparazioni navali, dove è previsto il mantenimento ed il consolidamento della destinazione industriale, previa esecuzione di rilevanti interventi di adeguamento ed ampliamento delle strutture portuali oggi esistenti, opere oggi previste dal Piano Regolatore Portuale ("PRP") vigente.

CONSIDERATO che il centro storico di Genova, come perimetrato dal vigente PUC, costituisce la *buffer zone* del sito UNESCO: 'Genova, le Strade Nuove e il sistema dei Palazzo dei Rolli' iscritto nella *World Heritage List* nel 2006;

VERIFICATO che l'area in oggetto risulta sottoposta a vincolo ai sensi della Parte III del Codice, ex art. 142, lettera a), trovandosi in territorio costiero compreso nella fascia di 300 m dalla linea di battigia e in prossimità di tale area, si estende l'ambito tutelato ai sensi dell'art. 136 del Codice, in forza del DM. 1/07/1969, con la dichiarazione di notevole interesse pubblico della di Via Corsica, "quale sintesi equilibrata tra l'opera dell'uomo e vari complessi arborei costituenti un insieme di cose immobili avente valore estetico e tradizionale e punto di vista e di belvedere accessibile al pubblico e dal quale si può vedere il mare";

VERIFICATO che nelle immediate vicinanze dell'area in parola sono presenti manufatti tutelati ai sensi della Parte II del Codice BCP, tra i quali si evidenziano: la Palazzina Selom, la Casa Lavoratori Portuali Ramo Industriale, ora 'Casa 25 aprile 1945', l'Edificio Consortile, detto 'Vecchia Casetta Rossa' tutelati con i DDR del 16/07/2007; i Bacini di Carenaggio 1-2-3-4 tutelati con DDR del 09/07/2007 e lo stesso Molo Giano fa parte delle opere finanziate dal Duca di Galliera e risulta completato nel 1888;

VERIFICATO che non è stato chiarito come l'opera si rapporti con il sopra ricordato progetto del *Waterfront* di Levante con il quale ci sono evidenti sovrapposizioni, come visibile ad esempio dalla tavola D_UP00_Riqualificazione Interventi, e che sembra negare l'aspetto più rilevante di tale progetto che prevede un ri-disegno urbanistico articolato su un canale navigabile, sponde ormeggiabili e argini ciclo-pedonali, parallelo alla linea di costa e agli assi stradali di Corso Aurelio Saffi e della Strada Sopraelevata Aldo Moro. In questo quadro il canale navigabile diviene cerniera tra la città e il mare, nell'intento di riportare l'acqua più vicina alle mura cittadine e riconnettere spazi destinati fino a ora esclusivamente alle attività portuali che il terminal in progetto riproporrebbe;

VERIFICATO che per quanto riguarda gli immobili previsti in abbattimento per la realizzazione del Terminal, e sui moli della calata Gadda, calata Boccardo e calata Grazie non sono state fornite informazioni circa la data di realizzazione e l'eventuale necessità di procedere alla verifica dell'interesse ex art. 13;

VERIFICATO infine che non sono fornite informazioni sulle altezze degli edifici previsti in costruzione sull'area dell'ex Superbacino, tale volume di 8.000 m² si disporrebbe parallelamente alla costa, nella posizione di maggior impatto (vedi impatto Padiglione B, c.d. Jean Nouvel); Tutto ciò premesso, allo stato attuale delle conoscenze delle informazioni contenute nella relazione illustrativa, e in vista dei futuri procedimenti autorizzativi si evidenziano a titolo collaborativo le seguenti criticità:

- sono assenti viste ad altezza uomo e considerazioni paesaggistiche in merito all'impatto sulla città della nave ormeggiata, in considerazione anche del tempo di permanenza della stessa, nelle visuali più ravvicinate come il Porto Antico, le mura delle Grazie, il belvedere di via Corsica;
- sono assenti valutazioni ed elaborati che consentano di chiarire il rapporto con il progetto del *Waterfront* di Levante, affinché lo stesso non diventi un episodio avulso dal contesto e limitato all'aerea della ex Fiera;
- manca la schedatura degli edifici previsti in demolizione che consentano di valutarne la consistenza e l'epoca di costruzione l'eventuale necessità di sottoporli a verifica di interesse;
- mancano valutazioni in merito all'impatto percettivo delle mega navi sull'immagine del Sito Unesco e sull'impatto ambientale relativamente alla conservazione dei monumenti in rapporto alle emissioni inquinanti delle navi in arrivo, in partenza e anche in sosta se non fosse attuata immediatamente l'elettrificazione delle banchine.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

Per quanto riguarda il progetto nel suo complesso

Gli obiettivi principali perseguiti nell'ambito del Sistema Territoriale con la presente proposta di riqualificazione sono desunti direttamente dalla pianificazione strategica già esistente sulla Città di Genova e sull'ambito del porto industriale a livello Nazionale.

Il progetto è volto a consolidare e promuovere la Città e il suo porto come principale riferimento del Mediterraneo del nord dal punto di vista dell'industria ma anche dal punto di vista del turismo.

Nel quadro della pianificazione strategica territoriale il nuovo Terminal Crociere costituisce un importante polo di riferimento e un nuovo e necessario punto volto a soddisfare la richiesta sempre crescente di approdi turistici. La Città di Genova, con il suo centro storico tra i più grandi d'Europa, è da non molto tempo un nuovo importante centro di attrazione turistico. La presenza del Nuovo Terminal consolida questa polarità a livello territoriale e risulta promotore, a livello locale, anche di un sensibile sviluppo economico dovuto all'indotto e ai servizi richiesti dai flussi turistici in arrivo e in partenza da Genova.

L'obiettivo che si pongono gli organi pubblici sovraordinati nell'ambito del porto di Levante della Città sono molteplici e ambiziosi. Ogni attività di nuovo insediamento, o di riorganizzazione degli spazi esistenti, deve contribuire a preservare le attività industriali del porto e, ove possibile, a consentire un loro organico sviluppo senza incidere o, addirittura, provvedere a migliorarne l'impatto sull'ambiente urbano della Città.

La proposta di progetto vuole rappresentare l'inizio e lo stimolo per un sollecito avvio da parte degli enti della realizzazione di quanto previsto per il settore industriale nella loro pianificazione.

Rispetto alle Tutele e Vincoli dell'area di Progetto

L'intero ambito ove è collocato l'intervento è ricompreso tra le aree tutelate per legge D.Lgs. n. 42/2004, art. 142 in quanto entro i limiti di distanza dalla costa. In generale gli strumenti urbanistici vigenti si limitano per quanto riguarda il Piano Regolatore del Porto (PRP) a prescrivere in area delle Riparazioni Navali una specifica attenzione all'architettura dei nuovi edifici in quanto: "La progettazione architettonica di eventuali fabbricati dovrà avere carattere unitario e tenere conto della visibilità che si ha in particolare della copertura dell'edificio dalla città soprastante".

Rispetto al Piano di Monitoraggio

Il bacino portuale è un ambito totalmente antropizzato a stretto contatto, nell'area di interesse, con il tessuto urbano. L'area non interferisce con ambienti naturali protetti. Nel bacino portuale recapitano una serie di rivi tombinati le cui acque, in regime di morbida, recapitano nel depuratore della Darsena. Il bacino portuale è esterno ai corpi idrici marini Polcevera e Bisagno in cui recapitano le acque portuali. Mancano però informazioni documentali e attuali sulla presenza di specie/habitat di pregio, sulla presenza occasionale di mammiferi marini e di altre componenti bio-ecologiche potenzialmente vulnerabili. Così come mancano tutte le misure necessarie a evitare ulteriori impatti significativi e negativi in area. Tuttavia, la presenza di area intensamente popolata nell'intorno e la presenza di biocenosi di interesse nell'area portuale richiedono un piano di monitoraggio approfondito e dettagliato, con acquisizione di dati ex ante ed ex post.

Rispetto ai Beni Culturali e Paesaggistici

- Adeguata relazione paesaggistica dalla quale si possano valutare compiutamente le molteplici implicazioni paesaggistiche dell'intervento in oggetto;
- Foto-inserimenti realistici dell'intervento da più punti di vista significativi anche a distanza ravvicinata e con la nave ormeggiata al fine di cogliere i rapporti visivi tra le opere previste, compresi i capannoni e i vari volumi in progetto, il grande natante ormeggiato in banchina e il contesto circostante;
- Approfondimento delle interferenze causate dagli interventi previsti e dalla presenza delle grandi navi con i beni tutelati ai sensi della parte seconda del D. Lgs. n. 42/2004 o da sottoporre a verifica di interesse ex art. 12 del Decreto stesso;
- Approfondimenti sulle interferenze dell'intervento in parola con il progetto del Waterfront di Levante;
- Approfondimenti sugli aspetti archeologici relativi alle aree di intervento.
- Per aspetti di maggior dettaglio si rimanda a quanto indicato nell'allegata nota prot. 9347 del 07.05.2020 della Soprintendenza ABAP per la città metropolitana di Genova e le province di Imperia, La Spezia e Savona.

Ecosistemi e biodiversità marina e terrestre

- L'analisi dei possibili effetti su ecosistemi e biodiversità sarà condotta sia a mare sia a terra con specifico riferimento alle specie presenti nell'area di progetto. I principali effetti che

saranno analizzati sono: i) disturbi a fauna e vegetazione terrestre per emissione di polveri e di inquinanti in atmosfera (fase di cantiere e di esercizio); ii) disturbi alla fauna terrestre dovuti a emissioni sonore (fase di cantiere e di esercizio); iii) impatti su specie e habitat marini a seguito di interferenza diretta per occupazione di specchio acqueo/fondale (fase di cantiere ed esercizio); iv) disturbi alla fauna marina connessi alla generazione di rumore sottomarino tramite modellazione dedicata (fase di cantiere e di esercizio).

- Sarà condotta un'indagine delle specie presenti nei SIC vicini, per verificare eventuali interferenze con le specie individuate con particolare riferimento al SIC IT1332576 (Fondali Boccadasse – Nervi).
- In fase di SIA il proponente dichiara che saranno eseguiti i seguenti approfondimenti: a) indagini geomorfologiche dei fondali; b) caratterizzazione delle biocenosi eventualmente presenti nell'area; c) analisi delle caratteristiche biologiche dei fondali ritenuti meritevoli di caratterizzazione; d) approfondimenti che prevedono anche le seguenti indagini: e) *Side Scan Sonar*: per individuare le caratteristiche geomorfologiche dei fondali marini (sedimentologia, mappatura degli habitat e morfologia dei fondali marini), inclusi detriti, residui dell'attività di pesca, etc.

Definizione dell'Ambito Territoriale di Riferimento

- Nello Studio di Impatto Ambientale saranno valutate le ricadute derivanti dalla realizzazione del progetto, positive o negative che siano, considerando l'assenza di confini territoriali. L'ambito territoriale di riferimento non sarà definito rigidamente; saranno determinate diverse aree soggette all'influenza potenziale della realizzazione dell'opera, con un procedimento di individuazione dell'estensione territoriale all'interno della quale si sviluppa e si esaurisce la sensibilità dei diversi parametri ambientali influenzati dalla fase di realizzazione e quella di esercizio. Tale analisi sarà condotta principalmente sulla base della conoscenza del territorio e delle caratteristiche ambientali, utilizzando oltre alle informazioni progettuali tutte le caratteristiche consentendo di individuare le principali relazioni tra il progetto e l'ambiente circostante. Le caratteristiche generali dell'area che sarà analizzata nel SIA sono: ogni potenziale interferenza sull'ambiente direttamente o indirettamente dovuta alla realizzazione dell'opera; a) l'area deve includere tutti i ricettori sensibili a impatti anche minimi sulle diverse componenti ambientali di interesse; b) l'area vasta preliminare deve avere caratteristiche tali da consentire il corretto inquadramento dell'opera in progetto nel territorio in cui sarà realizzata.

Impatti ambientali

a) Atmosfera

- Nella fase di cantiere saranno stimate le ricadute associate ai mezzi navali e terrestri utilizzati per la realizzazione dell'intervento. Nell'ambito dell'analisi saranno descritti e valutati i sistemi di abbattimento delle emissioni in atmosfera. Per la fase di esercizio sarà valutato il contributo positivo che si ottiene dal bilancio delle potenziali emissioni inquinanti evitate grazie allo sfruttamento delle banchine elettrificate.

b) Ambiente Idrico e Marino

- Per quanto riguarda l'ambiente idrico, nell'ambito dello SIA saranno analizzati e stimati i seguenti effetti: a) consumo di risorsa in termini di occupazione degli specchi acquei; b) interventi di gestione e manutenzione ordinarie e straordinarie; c) effetti cronici e acuti delle attività di esercizio.

c) Suolo, Sottosuolo e Fondali

- Per quanto riguarda la componente suolo, sottosuolo e fondali, nell'ambito del SIA saranno analizzati e stimati gli effetti derivanti dalla realizzazione del progetto, come ad esempio: i)

consumo di materie prime (fase di cantiere e fase di esercizio); ii) produzione di rifiuti (fase di cantiere e fase di esercizio); iii) occupazione/limitazione d'uso di suolo e fondale (fase di cantiere e fase di esercizio); iv) contaminazione dei suoli e dei fondali per effetto di eventuali *spills* (fasi di cantiere e esercizio); v) interazioni con il fondale connesse alla navigazione.

d) Rumore e Vibrazioni

- Il rumore emesso nel corso delle attività di cantiere avrà, in generale, carattere di temporaneità per la parte sia a mare sia a terra. Sulla base della descrizione della logistica del cantiere (mare/terra), la rumorosità indotta dalle diverse attività di realizzazione del parco sarà valutata previa definizione delle diverse configurazioni e/o aree di cantiere ritenute significativamente rappresentative dal punto di vista delle emissioni di rumore. Possono essere ipotizzate le seguenti tipologie di attività: i) percorsi dei mezzi impiegati nella costruzione del parco sia a mare che a terra; ii) scavi e trasporto per le opere accessorie a terra;
- Per tali attività di cantiere sarà effettuata una valutazione della rumorosità tramite la predisposizione di un modello semplificato, ipotizzando le sorgenti di emissione sonora (mezzi da costruzione) come superfici areali su cui sono effettuate le attività di cantiere e il funzionamento contemporaneo delle macchine operatrici secondo l'organizzazione e le previsioni delle differenti fasi di cantiere. Sarà inoltre valutato il rumore subacqueo associato alle lavorazioni a mare. Durante la fase di esercizio l'impatto acustico dovrà essere analizzato e stimato in via previsionale nel SIA tramite apposita simulazione modellistica con idoneo software. L'impatto acustico sarà valutato con particolare riferimento alle effettive caratteristiche di emissione delle diverse sorgenti sonore prevista dal progetto e ai ricettori sensibili potenzialmente impattati al fine di valutare il rispetto dei valori limite normativi.
- In relazione alle vibrazioni occorrerà svolgere valutazioni previsionali in merito alle attività di cantiere più impattanti e in relazione ai possibili impatti ai ricettori sensibili da valutare rispetto i limiti derivanti dalla normativa tecnica di settore.

e) Attività Produttive e Terziario/Servizi

- Nell'ambito del SIA sarà trattato l'impatto che il progetto, durante le diverse fasi previste, avrà sulle attività produttive e sul settore terziario e dei servizi. Gli aspetti e le attività maggiormente condizionate saranno tra le altre: a) turismo; b) industria; c) servizi. Dal punto di vista dei servizi e del settore terziario in generale, saranno stimati gli effetti positivi del progetto, tra cui la richiesta di manodopera (nelle fasi di cantiere e di esercizio), l'influenza sulla possibilità di creare servizi, infrastrutture e benefici sul territorio.

f) Beni Culturali e Paesaggistici

- Nel SIA saranno descritti gli effetti che il progetto avrà dal punto di vista dei beni culturali e paesaggistici. Tali impatti saranno discussi in riferimento ai seguenti macro-elementi: i) impatto paesaggistico (fase di cantiere); ii) impatto percettivo connesso alla presenza delle strutture dell'opera. L'impatto paesaggistico durante la fase di cantiere considererà il tratto costiero e le aree necessarie alla costruzione sarà dotato di apposite foto-simulazioni il livello di impatto visivo connesso alla visibilità delle strutture e delle navi in attracco. Le analisi suddette saranno dettagliate e approfondite negli appositi elaborati tecnici ("Relazione Paesaggistica" e "Verifica Preventiva di Interesse Archeologico").

Impatti Cumulativi

- In linea con quanto richiesto dall'Allegato VII del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nel SIA dovrà essere anche stimata – per quanto applicabile – l'entità degli impatti cumulativi con altre attività ed opere esistenti, ed in progetto, relative all'area di interesse.

Misure di mitigazione

- Le misure di prevenzione e/o mitigazione saranno definite durante la fase di progettazione, tenendo conto dei vincoli di utilizzo, tecno-economici e ambientali del sito. Nell'ambito del SIA saranno identificate, per ogni componente ambientale, le misure di mitigazione previste per ridurre gli impatti ambientali del progetto.
- In particolare, si evidenziano i seguenti aspetti che saranno ulteriormente sviluppati, relativi a specifiche misure di mitigazione e all'inserimento ambientale del progetto:
 - o Gestione del Cantiere: in linea generale la strategia per la gestione ambientale del cantiere provvederà ad assicurare: la massima riduzione delle emissioni rumorose, la massima riduzione delle emissioni in atmosfera (con particolare riferimento alle emissioni di polveri, PM₁₀ e PM_{2,5}), la corretta gestione delle terre e rocce da scavo, la gestione ottimale dei rifiuti (prediligendo riuso e recupero di materia).
 - o Materiali da Costruzione: la scelta dei materiali per il progetto, oltre che da esigenze funzionali e strutturali, sarà orientata da criteri di sostenibilità al fine di ridurre gli effetti sull'ambiente. Gli aspetti che saranno tenuti in considerazione includeranno: impatto ambientale del ciclo di vita dei materiali, reperimento responsabile dei materiali da costruzione, durabilità e resistenza, etc.

Piano di Monitoraggio

- Nello Studio di Impatto Ambientale saranno individuate e descritte le attività di monitoraggio previste, che saranno eseguite in conformità alla normativa generale e di settore vigente a livello nazionale e comunitario e saranno finalizzate a fornire risposte, in termini di specifiche azioni di mitigazione, riguardo ai possibili impatti prodotti dalle opere a progetto e dalle relative attività.
- Considerate la natura del progetto proposto e la tipologia degli impatti ambientali attesi, si prevede l'esecuzione di attività di monitoraggio per le seguenti fasi:
 - o fase *ante operam*: il monitoraggio è finalizzato alla definizione dei parametri di qualità ambientale di background per la conoscenza dello stato "zero" dell'ambiente nell'area che sarà occupata dalle opere a progetto prima della loro realizzazione. La definizione dello stato "zero" consente il successivo confronto con i controlli da effettuarsi in fase di esercizio ed eventualmente a conclusione della vita utile dell'impianto;
 - o fase di cantiere: i monitoraggi in fase di cantiere consentiranno di verificare la corretta implementazione delle misure di mitigazione previste e di mettere in opera eventuali azioni correttive in caso di superamento dei valori soglia, individuati in relazione ai dati rilevati in fase *ante operam*;
 - o fase di esercizio: l'attività di monitoraggio inizierà quando le opere a progetto entreranno in pieno regime. I dati rilevati in questa fase saranno impiegati per effettuare un confronto con i dati rilevati durante la fase *ante operam* al fine di verificare la compatibilità ambientale dell'opera.
- In particolare, con riferimento alle attività di posa dei cavi, è previsto predisporre un piano per il monitoraggio *ante* e *post operam* al fine di garantire la salvaguardia dell'area marina.
- Il proponente dichiara che le specifiche attività di monitoraggio saranno dettagliate in base a: 1) risultati di futuri approfondimenti progettuali; 2) prescrizioni/indicazioni delle Autorità Competenti; 3) risultati degli studi pregressi e delle prime indagini di monitoraggio.

Principali alternative progettuali

- Nel SIA saranno riprese le principali caratteristiche delle alternative considerate e sarà motivata la scelta progettuale effettuata.

Rischi associati a eventi incidentali e calamità naturali

- Nel SIA saranno analizzati gli eventuali rischi ambientali associati a: i) eventi meteorologici estremi; ii) sicurezza della navigazione marittima; iii) incendi, oltre alla gestione di altre tipologie di emergenze.

Rispetto alle Misure di mitigazione

- Il proponente dichiara che le misure di prevenzione e/o mitigazione saranno definite durante la fase di progettazione, tenendo conto dei vincoli di utilizzo, tecno-economici e ambientali del sito. In quest'ambito si chiede di includere tutte le misure di mitigazione utili a ridurre ogni forma di impatto (mare-terra, contaminazione, rumore, salute pubblica).

Rispetto alle Misure di Compensazione

- Non sembrano essere previste misure di compensazione che devono essere comunque incluse nella progettazione definitiva sia per eventuali incidenti sia per la presenza di eventuali biocenosi di fondi duri e mobili presenti nell'area cantiere e adiacente.

Rispetto alle Principali alternative progettuali

- Le principali caratteristiche delle alternative considerate devono essere valutate con un'analisi costi-benefici e dovrà essere motivata la scelta progettuale effettuata su questa base, fornendo alla Commissione tutte le informazioni utili a verificare le dette analisi.

Rispetto agli impatti cumulativi

- In linea con quanto richiesto dall'Allegato VII del D.Lgs. n. 152/2006, nel SIA sarà anche stimata – per quanto applicabile – l'entità degli impatti cumulativi con eventuali altre attività e progetti nelle vicinanze.

Rispetto alle terre e rocce da scavo

- Per valutare gli effetti sulla componente ambientale suolo, si considera la realizzazione delle opere accessorie con riferimento a:
 - gli impatti sulla componente ambientale suolo connessi alla fase di realizzazione dell'intervento;
 - gli impatti connessi alla fase di esercizio;
 - il consumo del suolo.

tutto ciò premesso

per i motivi esposti

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Sottocommissione VIA

RITIENE

che, oltre a quanto previsto dalla normativa vigente e nel piano di lavoro, ai fini della

presentazione della domanda di cui all'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., dovranno essere approfonditi e sviluppati con il relativo livello di dettaglio i seguenti argomenti:

1. Aspetti Progettuali

1.1. *Piani e Programmi*: oltre all'approfondimento dei Piani e vincoli esposti nello studio, occorre illustrare in dettaglio la coerenza tra il progetto proposto e gli obiettivi perseguiti da tutti gli strumenti di programmazione e pianificazione paesaggistica vigenti con particolare attenzione all'aspetto paesaggistico del complesso delle attività.

1.2. *Fasi di intervento*: Dovranno dettagliate tutte le fasi dell'intervento (fase di cantiere): una fase di studio, una di cantierizzazione e quella di intervento e costruzione, con particolare attenzione alle misure di mitigazione previste.

1.3. *Interferenze con altre attività portuali e urbane*: deve essere approfondita la compatibilità delle opere con le altre attività che insistono sia nel porto sia nelle sue adiacenze.

2. Alternative Progettuali

2.1. Nella definizione di possibili soluzioni alternative dovrà essere fornita un'analisi costi benefici sia di natura paesaggistica, sia in termini di riqualificazione urbana sia di impatti ambientali.

3. Aspetti Ambientali

3.1. Nell'analisi del contesto territoriale marino e terrestre, il proponente deve approfondire gli aspetti legati ai possibili impatti sinergici anche potenziali con altre infrastrutture o attività presenti nell'area.

3.2. Pur non essendo prevedibile la presenza di biocenosi di pregio, il progetto deve analizzare tutte le componenti ambientali per lo stato *ante operam* e produrre valutazioni tecnico-scientifiche e simulazioni per gli scenari di cantiere e di esercizio.

3.3. Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà includere un'analisi di dettaglio delle caratteristiche batimetriche e morfologiche del fondale marino. Dovranno essere fornite informazioni accurate e dettagliate ex novo e ridotta la parte modellistica ai soli ambiti previsionali di interesse (ma utilizzando le informazioni raccolte ad hoc).

3.4. In merito agli studi idrodinamici, si ritiene necessario un approfondimento e in particolare l'eventuale l'effetto di cambiamento sulle correnti marine in relazione all'opera.

3.5. Si ritiene opportuno approfondire l'eventuale inquinamento dei fondali oggetto di intervento durante sia le fasi di cantiere sia di esercizio alla luce delle attività previste

3.6. Effettuare una attenta e dettagliata analisi e descrizione delle criticità e procedure da adottare in caso di sversamenti idrocarburi o altri composti in mare (e.g. incidenti di navi in transito o di mezzi in attività di manutenzione).

3.7. Dovrà essere effettuata una caratterizzazione dei sedimenti portuali interessati per valutare l'eventuale contaminazione degli stessi ai sensi della normativa vigente DM 173/2016.

3.8. In riferimento all'inquinamento atmosferico si dovranno fornire in particolare: 1) un dettagliato studio sullo stato della qualità dell'aria nel territorio interessato avvalendosi dei dati forniti, almeno negli ultimi cinque anni, dalla rete della qualità dell'aria regionale per tutti i parametri previsti dal D. Lgs. n 155/2010; 2) le valutazioni modellistiche in grado di ricostruire nel dettaglio il contributo emissivo previsionale, distinto per sorgenti navali e terrestri, derivanti dalla realizzazione del progetto, nella fase sia di cantiere sia di esercizio. Dovrà essere altresì eseguito il censimento dei ricettori sensibili presenti nell'area di influenza portuale e dovrà essere stimata la concentrazione spaziale e puntuale, in corrispondenza degli stessi, dei principali inquinanti previsti dalla normativa vigente al fine di valutare il rispetto dei valori limite normativi. Lo studio dovrà riportare nel dettaglio le

informazioni di input modellistico che sono previste per la ricostruzione degli scenari emissivi in atmosfera del progetto, nelle sue diverse componenti in mare e a terra.

3.9. Si dovrà analizzare lo scenario degli impatti legati ad eventi estremi, al cambiamento climatico, e alla presenza di impianti a rischio di incidente rilevante.

4. Aspetti Socio-economici

4.1 Si ritiene necessario fornire un quadro economico-sociale ampio con approfondimenti volti a comprendere i costi-benefici più ampi sia per la città sia per il contesto territoriale locale.

4.2 Nel SIA dovrà essere inserito il capitolo specifico relativo alla Componente Salute Pubblica;

4.3 L'incremento della capacità di trasporto e delle attività produttive determinate dal nuovo progetto potrebbero determinare variazioni significative sui flussi di traffico circolanti tra la nuova stazione e i principali collegamenti da valutare molto dettagliatamente.

5. Tutele Ecologiche e Biodiversità

5.1 Il proponente riporta di aver esaminato i vincoli normativi e le tutele legati all'area di progetto e alle zone limitrofe, con particolare riferimento a: Zone Costiere, Riserve e Parchi Naturali, Zone Classificate o Protette dalla Normativa Nazionale e/o Comunitaria (Siti della Rete Natura 2000), Zone di Importanza Paesaggistica, Storica, Culturale o Archeologica. Tali aspetti, anche se attesi marginali o influenti da parte del proponente, includono gli effetti della dislocazione e movimentazione di navi sulla fauna di particolare interesse, con particolare: i) cetacei e altri grandi vertebrati (e.g., *Caretta caretta*); ii) Interazioni con le attività di pesca; iii) Interazioni con *Vulnerable marine ecosystems*, biocenosi bentoniche di pregio o di interesse naturalistico in aree prossimali.

5.2 Tutte le valutazioni relative all'analisi dei possibili effetti su biocenosi marine dovranno essere condotte con *survey* e analisi dedicate. Per quanto riguarda lo studio degli ambienti e dei fondali marini si ritiene necessario fornire la massima attenzione acquisendo mappature di dettaglio (ad alta risoluzione) dei fondali marini, delle biocenosi di interesse, della megafauna presente, anche con uso di video immagini ROV a HD e georeferenziate.

5.3 Per quanto concerne il rumore e vibrazioni in ambiente marino dovranno essere sviluppati modelli previsionali in merito alle attività di cantiere e di esercizio.

5.4 È altresì necessario che il proponente conduca un'analisi degli effetti delle strutture dell'opera sulla circolazione e vivificazione delle acque portuali.

5.5 La valutazione dell'incidenza anche potenziale sui siti di Rete Natura 2000, diretti ed indiretti, dovrà essere operata tenendo conto delle Linee Guida nazionali per la valutazione di incidenza approvate nel 2019 dalla Conferenza Stato Regioni.

6. Piano di monitoraggio ambientale (PMA):

6.1. Il proponente deve presentare Piano di Monitoraggio ambientale dettagliato per tutte le componenti ambientali ed ecosistemiche con particolare riferimento ai fondali sia dell'area. Le analisi devono includere tutti i descrittori della Strategia marina (*Marine Strategy Framework Directive - MSFD*).

6.2. Le attività di monitoraggio previste dovranno essere eseguite in conformità alla normativa generale e di settore vigente a livello nazionale e comunitario. Il monitoraggio *ante operam*, della durata di almeno 12, mesi dovrà essere realizzato prima dell'inizio dei

lavori. Il monitoraggio in corso d'opera dovrà essere svolto per l'intera durata della fase di cantiere e il monitoraggio *post operam* dovrà essere continuativo, con intervalli temporali determinati dalle caratteristiche dell'ambiente e che il monitoraggio *post operam* dovrà essere di durata non inferiore a 5 anni.

6.3. La caratterizzazione dello stato di salute degli ecosistemi marini interessati deve essere effettuata con dati ottenuti da *survey ad hoc* (i.e., acquisiti attraverso specifiche campagne di analisi e monitoraggio) e deve essere confrontato con dati disponibili in letteratura;

6.4. Il monitoraggio degli impatti sulla fauna deve essere effettuato con continuità e intensità (*ex ante, in fieri, ex post*, secondo l'approccio BACI (*Before After Control Impact*)), per valutare attentamente gli effetti di ogni impianto;

6.5. Il proponente dichiara che nel SIA saranno stimate le emissioni acustiche prodotte dalle attività di costruzione a terra e dalle attività a mare che potrebbero comportare interazione con la fauna marina, e sarà importante considerare anche rumori a bassa frequenza e l'effetto delle vibrazioni attribuibili all'opera nel corso del suo funzionamento per comprendere gli effetti su diverse tipologie di organismi marini.

6.6. Il Piano di Monitoraggio dovrà prevedere il controllo acustico dell'area di cantiere portuale in fase realizzativa dell'opera, allo scopo di verificare il rispetto dei limiti normativi e/o posti dal comune di Genova, ai sensi dell'articolo 6 della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n.447. Il Piano dovrà prevedere anche le azioni da porre in essere al fine di riportare a norma eventuali sforamenti dei limiti e delle prescrizioni pertinenti. Detto Piano dovrà essere concordato con la Regione e l'ARPA,

6.7. Nel Piano di Monitoraggio per la fase di esercizio dell'opera dovrà essere programmata anche una caratterizzazione del rumore marino con apposite campagne di misura, al fine della verifica della correttezza delle valutazioni previsionali effettuate.

6.8. Dovrà essere predisposto anche un Piano di Monitoraggio delle componenti rumore e vibrazioni, da programmare in relazione alla attività più rumorose e alla loro combinazione temporale e presso i ricettori più esposti, ai fini delle verifiche del rispetto dei limiti normativi e delle eventuali deroghe concesse dal Comune in fase di richiesta del nullaosta acustico alle attività di cantiere ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera h) della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447, per quanto riguarda il rumore, e delle norme tecniche, per ciò che concerne le vibrazioni. Il Piano dovrà contenere anche indicazioni di mitigazione e riorganizzazione degli orari di lavoro e della contemporaneità delle attività in caso di superamento dei limiti e delle deroghe, al fine di riportare i livelli sonori e di vibrazioni nella norma.

6.9. Analogo piano dovrà essere predisposto per il monitoraggio del rumore nella fase di esercizio per verificare il rispetto dei limiti previsti dalla legge, ivi compresi i limiti di immissione differenziale, ove dovuti. Anche per tale azione dovranno essere indicate le mitigazioni e le azioni necessarie al rientro nei limiti, in caso del loro superamento.

6.10. Nel Piano di Monitoraggio dovranno essere individuate una o più postazioni di misura dell'inquinamento atmosferico la cui localizzazione dovrà essere concordata con l'ARPA Liguria. Presso ciascun sito di misura dovranno essere programmate almeno due campagne di misura, della durata di 1 mese ciascuna, per ogni stagione invernale ed estiva. Il monitoraggio della qualità dell'aria dovrà essere eseguito in conformità alla normativa di settore e dovrà restituire la rilevazione di tutti i parametri significativi previsti dal D. Lgs. n. 155/2010. Il Piano di Monitoraggio dell'aria ante operam, corso d'opera e post operam dovrà essere condiviso con l'ARPA Liguria. Dovranno essere anche individuate eventuali azioni di mitigazione in fase di cantiere o in fase post operam finalizzate, in caso di superamento dei limiti normativi.

7. Beni Culturali e Paesaggistici

7.1 Nel SIA dovranno essere descritti in dettaglio tutti gli effetti che il progetto avrà dal punto di vista dei beni culturali e paesaggistici ("Relazione Paesaggistica" e "Verifica Preventiva di Interesse Archeologico"). Si ritiene necessario approfondire con grande accuratezza l'impatto visivo dell'opera, valutando le peculiari caratteristiche paesaggistiche del territorio.

7.2 Occorre verificare la potenziale presenza di reperti archeologici dell'area di interesse;

8. Componente a terra:

8.1 Per quanto concerne le condizioni che devono essere rispettate nella realizzazione delle opere sopra citate, devono essere inclusi approfondimenti sulle interferenze con la viabilità.

8.2 Qualora per l'esecuzione dei lavori di cui all'oggetto la strada sia danneggiata o usurata dai mezzi pesanti che eseguiranno gli stessi, il piano viabile deve essere ripristinato a perfetta regola d'arte e il conglomerato bituminoso deve essere eseguito per l'intera carreggiata deteriorata. L'esecuzione dello strato di usura (tappetino) onde garantire la presa, il livellamento e la regolarità del manto deve essere preceduta da idonea scarificazione.

8.3 Il proponente deve predisporre verifiche per individuare eventuali altri sottoservizi e l'effettiva loro dislocazione sul tracciato stradale interessato, al fine di evitare interferenze; ove da tali verifiche dovesse emergere la necessità di modificare il tracciato dovrà essere acquisito preventivamente un nuovo parere.

8.4 Per quanto riguarda le terre e rocce da scavo, il proponente, dovrà produrre quanto previsto dal DPR n. 120/2017.

8.5 In particolare, nel caso di opera sottoposta a VIA, è auspicabile optare per una delle seguenti soluzioni: 1) Realizzare il «Piano di Utilizzo» ai sensi dell'art.9 del DPR n. 120/2017 redatto in conformità alle disposizioni di cui all'allegato 5, dello stesso DPR, trasmesso dal proponente all'autorità competente ed eventualmente all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente per la validazione preliminare, per via telematica, prima della conclusione della procedura di valutazione di impatto ambientale; ciò nel caso si vogliano gestire le terre e rocce da scavo come sottoprodotti, qualora abbiano i requisiti per essere qualificate come tali, ai sensi dell'articolo 184 -bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e dell' art 4 del DPR n. 120/2017; 2) Redigere il «Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti» ai sensi dell'Art 24 comma 3 del DPR n. 120/2017, ai fini della preliminare verifica della sussistenza delle condizioni e requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del D. Lgs. n 152/2006; detta opzione implicherà che dovranno essere utilizzate unicamente nel sito di produzione e senza alcun ulteriore trattamento.

9. Misure di mitigazione

9.1. *Misure di mitigazione:* le misure di prevenzione e/o mitigazione dovranno essere definite in dettagli nella fase di progettazione, tenendo conto dei vincoli di utilizzo, tecnico-economici e ambientali del sito. Occorre inoltre un'analisi dettagliata delle interazioni dell'opera con le diverse componenti ambientali e paesaggistiche in fase sia di cantiere sia in quella di esercizio e definizione delle misure di mitigazione specifiche proposte per la fase di cantiere; tali misure devono comunque contenere misure contro l'intorbidimento delle acque e misure che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti da acque di scolo e inquinamenti accidentali generati da incidenti alle macchine di cantiere e dal trasporto dei materiali, in considerazione degli habitat sensibili.

9.2. In fase di cantiere sarà comunque necessario prevedere un piano di minimizzazione e

mitigazione della torbidità (vedi PMA) eventualmente indotta e sulle possibili soluzioni di contenimento anche in relazione alle correnti e alla marea, in considerazione degli habitat sensibili.

9.3. È incoraggiata ogni altra innovazione tecnologica tesa a ridurre gli impatti di ogni tipo.

9.4. Si raccomanda l'adozione dei CAM vigenti.

10. Misure di Compensazione

10.1. Misure di compensazione: non sembrano essere previste misure di compensazione che devono essere comunque incluse nella progettazione definitiva. Occorre approfondire questo aspetto, comprese le misure di compensazione proposte per eventuali danni, anche accidentali.

11. Impatti cumulativi

11.1 Il proponente deve dettagliare la presenza/assenza di potenziali impatti cumulativi connessi alla presenza dell'impianto proposto sull'ambiente, sul paesaggio e sugli ecosistemi. La trattazione relativa al cumulo deve essere espressa con riferimento ai seguenti temi: visuali paesaggistiche, patrimonio culturale, natura e biodiversità, salute e pubblica incolumità, fondali marini, suolo e sottosuolo, tenendo conto anche dell'impatto arrecato da altre opere esistenti o anche in progetto.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla