



Ministero della Transizione Ecologica

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

Parere n. 184 del 19 novembre 2021

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Istruttoria VIA</i></p> <p style="text-align: center;">Intervento di ricollocamento delle Cooperative Pescatori Miltedo, interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi, presso il sito di Genova-Prà, nell'ambito del "Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi"</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 6248</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Comune di Genova</p>

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

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” (d’ora innanzi d.lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm. ii.. 120;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 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 novembre 2020;
- il Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Regione Liguria n. 6043 del 11/10/2019, con il quale la Regione Liguria ha designato la Dott.ssa Cecilia Brescianini, quale esperta della Commissione tecnica di Verifica di Impatto Ambientale VIA-VAS, in rappresentanza della medesima regione;

RICHIAMATE le norme che regolano il procedimento di VIA e in particolare:

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. del 16.06.2017 n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, secondo cui “*si intende per*”:
 - lett. b) *valutazione d’impatto ambientale, di seguito VIA: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l’elaborazione e la presentazione dello studio d’impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d’impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l’adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l’integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto;*
 - lett. c) “*Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva*

92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo”;

- l'art. 25 recante 'Valutazione degli impatti ambientali e provvedimento di VIA' ed in particolare il comma 1, secondo cui "L'autorità competente valuta la documentazione acquisita tenendo debitamente conto dello studio di impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente, nonché dai risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte e delle osservazioni e dei pareri ricevuti a norma degli articoli 24 e 32. Qualora tali pareri non siano resi nei termini ivi previsti ovvero esprimano valutazioni negative o elementi di dissenso sul progetto, l'autorità competente procede comunque alla valutazione a norma del presente articolo”;
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del D. Lgs. n.104 del 2017 e in particolare l'Allegato VII, recante "Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale di cui all'articolo 22”
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;
- le Linee Guida dell'Unione Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”;
- Le Linee Guida Nazionali recanti le "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale” approvate dal Consiglio SNPA, 28/2020;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n. 133/2016;
- Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico 10/09/2010 - Linee guida per l'autorizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili;
- Decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28 "Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE”;

RILEVATO che:

- il Comune di Genova, con note prot. n. 290413 dell'11/08/2021 e n. 305802 del 30/08/2021, acquisite al prot. n. 88909/MATTM del 12/08/2021 e n. 92618/MATTM del 31/08/2021 ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto di *Intervento di ricollocamento delle Cooperative Pescatori Multedo, interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi, presso il sito di Genova Prà nell'ambito del "Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi"*, ricadente nel Comune di Genova;
- nelle suddette note il Comune di Genova chiarisce di essere l'effettivo Proponente dell'istanza, in risposta alla richiesta di chiarimenti, avanzata con prot. 88657/MATTM dell'11/08/2021 dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione), in merito a quale fosse il Proponente, essendo giunta in precedenza una nota del 19/07/2021 (acquisita al prot. n. 79796/MATTM del 21/07/2021) da parte della Società Stantec S.p.a. contenente documentazione relativa a un procedimento di VIA avente a oggetto il medesimo progetto e avendo poi il Comune di Genova trasmesso documentazione amministrativa con nota n. 287057 del 9/08/2021, assunta al prot. n. 88002/MATTM del 10/08/2021; la documentazione fornita dalla Società Stantec S.p.a. è da intendersi, quindi, come parte integrante dell'istanza;
- la Divisione con nota prot. n. 94609/MATTM del 6/09/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. 4530/CTVA del 6/09/2021, ha provveduto a comunicare la procedibilità dell'istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate ed alla Commissione e a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del Proponente e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- ai sensi dell'art. 24, comma 1 del D. Lgs. n. 152/2006, la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;

DATO ATTO che il progetto proposto per la VIA rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II, Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006, punto 11 – *"Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate"*;

RILEVATO che:

- l'intervento relativo al progetto in oggetto è stato sviluppato nell'ambito di un progetto più ampio denominato *"Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi"*, che era stato a suo tempo sottoposto a Procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, ottenendo esclusione dalla procedura di VIA (con prescrizioni) con Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 372 del 21/10/2015;
- successivamente, nell'ambito del progetto definitivo consegnato alla Stazione Appaltante il 30/04/2020, sono state apportate modifiche, estensioni e adeguamenti tecnici, rispetto al progetto originario, tra cui lo sviluppo del progetto della nuova sede/scalo delle Cooperative

Pescatori Professionisti, la cui attuale sede risulta interferita dalla futura foce del Rio Molinassi; tale progetto di modifica rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II-bis, Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006, punto 2, lettera h) *Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possano avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi*, e per questo motivo è stato sottoposto a procedura di valutazione preliminare e poi a procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA (relativamente al solo intervento del ricollocamento delle Cooperative Pescatori Miltedo interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi presso il sito di Genova-Prà, mentre per gli interventi della nuova calata a mare e di modifica delle opere di sistemazione idraulica del Rio Molinassi era stato ritenuto nella valutazione preliminare di escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi diversi e/o di maggiore entità rispetto a quelli già valutati nel corso del procedimento di VIA precedente, ferma restando la necessità di ottemperare tutte le prescrizioni impartite);

- la Verifica di Assoggettabilità a VIA si è conclusa con un parere di rinvio del progetto a procedura di VIA (Decreto n. 61 del 1/03/2021), *“stante la numerosità degli approfondimenti necessari e la loro rilevanza in termini dei possibili effetti ambientali”* e in considerazione della necessità di una più compiuta *“valutazione circa la sussistenza di impatti negativi significativi”*, nell'ambito della quale *“il Proponente dovrà integrare la documentazione già presentata al fine di rispondere agli approfondimenti sopra indicati”* (parere n. 169 del 15/02/2021 della Commissione);

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

Elaborati di progetto

Titolo del documento	Codice file
Documentazione fotografica 1/2	B-PD_D_GEN_D_001_F0
Documentazione fotografica 2/2	B-PD_D_GEN_D_002_F0
Rilievo topografico e batimetrico. Planimetria	B-PD_D_GEN_D_003_F0
Rilievo topografico e batimetrico. Prospetti e sezioni 1/2	B-PD_D_GEN_D_004_F0
Rilievo topografico e batimetrico. Prospetti e sezioni 2/2	B-PD_D_GEN_D_005_0
Planimetria con individuazione indagini geognostiche e ambientali 1/2	B-PD_D_GET_D_001_F0
Planimetria con individuazione indagini geognostiche e ambientali 2/2	B-PD_D_GET_D_002_F0
Sezione stratigrafica del terreno	B-PD_D_GET_D_003_F0
Planimetria di progetto. Inquadramento generale	B-PD_D_CIV_D_001_F0
Planimetria di progetto. Soluzioni tecniche e architettoniche	B-PD_D_CIV_D_002_F0

ID_VIP 6248 Intervento di ricollocamento delle Cooperative Pescatori Miltedo, interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi, presso il sito di Genova-Prà nell'ambito del "Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi" – Istruttoria VIA

Sezioni generali di progetto	B-PD_D_CIV_D_003_F0
Sezioni muri d'argine e rampe Rio San Michele 1/2	B-PD_D_CIV_D_006_F0
Sezioni muri d'argine e rampe Rio San Michele 2/2	B-PD_D_CIV_D_007_F0
Demolizioni e dragaggi. Pianta 1/2	B-PD_D_CIV_D_008_F0
Demolizioni e dragaggi. Pianta 2/2	B-PD_D_CIV_D_009_F0
Pianta e dettagli architettonici. 1/2	B-PD_D_CIV_D_021_F0
Pianta e dettagli architettonici. 2/2	B-PD_D_CIV_D_022_F0
Sistemazione idraulica Rio San Michele. Pianta	B-PD_D_IDR_D_001_F0
Sistemazione idraulica Rio San Michele. Sezioni 1/2	B-PD_D_IDR_D_002_F0
Sistemazione idraulica Rio San Michele. Sezioni 2/2	B-PD_D_IDR_D_003_F0
Profilo idraulico di progetto Rio San Michele	B-PD_D_IDR_D_004_F0
Planimetria censimento dei sottoservizi esistenti	B-PD_D_INT_D_001_F0
Planimetria di risoluzione delle interferenze	B-PD_D_INT_D_002_F0
Rete di drenaggio acque meteoriche di progetto	B-PD_D_INT_D_003_F0
Planimetria rete elettrica di progetto	B-PD_D_INT_D_004_F0
Planimetria cantierizzazioni	B-PD_D_CAN_D_001_F0
Computo metrico	B-PD_R_DTA_D_004_F0
Relazione indagini geognostiche e ambientali	B-PD_R_GET_A_001_F0
Relazione geologica ed idrogeologica	B-PD_R_GET_A_002_F0
Gestione materiali	B-PD_R_CAN_D_005_F0
Studio di agitazione ondosa	B-PD_R_IDR_D_001_F0
Relazione geotecnica generale e sismica-Nuove strutture cooperative pescatori	B-PD_R_GET_D_001_F0
Relazione idraulica	B-PD_R_IDR_D_002_F0
Relazione generale	B-PD_R_GEN_D_001_F0

ID_VIP 6248 Intervento di ricollocamento delle Cooperative Pescatori Mutedo, interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi, presso il sito di Genova-Prà nell'ambito del "Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi" – Istruttoria VIA

Documentazione tecnico-ambientale

Sezione 0_Introduzione	VIA- 0-Introduzione
Sezione 1_Quadro Programmatico	VIA-1-Q-Programmatico
Sezione 2_Quadro Progettuale	VIA-2-Q-Progettuale
SEZIONE III - QUADRO AMBIENTALE - Relazione 1 di 2 - Stato di fatto	VIA-3-Q-Ambientale- Relazione-1- di- 2- Stato- di-fatto
SEZIONE III - QUADRO AMBIENTALE - Relazione 2 di 2 - Stima impatti	VIA-3-Q-Ambientale- Relazione-2- di- 2- Stima-impatti
Sintesi non tecnica	VIA-4-Sintesi-non-tecnica

Progetto di Monitoraggio Ambientale

Piano di monitoraggio ambientale	PD-R-AMB-D-002-0-F0-PMA
----------------------------------	-------------------------

TENUTO CONTO:

- delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.24, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:
 - Osservazioni Regione Liguria – Dipartimento Ambiente e Protezione Civile, prot. n. PG/2021/356282 dell'8/11/2021 (acquisite con Prot. CTVA/5424 dell'8/11/2021);
- che tutte le osservazioni sono state esaminate e le considerazioni conclusive permettono di completare il quadro delle valutazioni del presente parere;

RILEVATO che l'oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto "Intervento di ricollocamento delle Cooperative Pescatori Mutedo, interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi, presso il sito di Genova-Prà nell'ambito del 'Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi';

EVIDENZIATO che lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) si compone di quattro sezioni separate (con file separati) corrispondenti rispettivamente all'Introduzione, al Quadro Programmatico, al Quadro Progettuale, al Quadro Ambientale relativo allo stato di fatto (Relazione 1) e al Quadro Ambientale relativo alla stima degli impatti delle principali componenti ambientali (Relazione 2); un documento a parte è quello contenente il Piano di Monitoraggio Ambientale, articolato nelle tre fasi evolutive dell'iter di realizzazione dell'opera (ante operam, in corso d'opera, post operam) e relativo alle componenti acque superficiali, aria e rumore.

EVIDENZIATO altresì che:

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

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

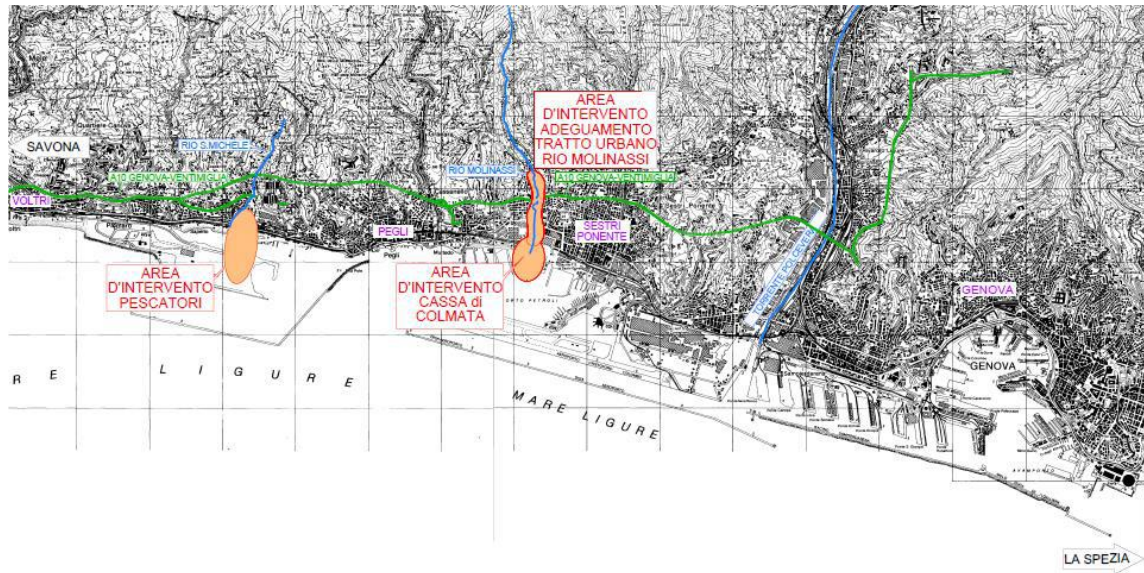
- lo Studio di Impatto Ambientale riguarda le opere previste a progetto per la realizzazione della infrastruttura logistica, ubicata nella Fascia di rispetto di Genova-Prà, propedeutica al ricollocamento delle Cooperative Pescatori Multedo la cui attuale sede risulta interferente con l'intervento denominato "Realizzazione della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi". Nell'Introduzione si ripercorre il complesso iter procedurale (sopra richiamato in sintesi), con in appendice la documentazione collegata all'iter medesimo (comunicazione MATTM 41189 circa l'esito della valutazione della lista di controllo del 3/06/2020; documento del 18/08/2020 di trasmissione da parte del Comune di Genova della nuova lista di controllo ex art. 6 comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006; comunicazione MATTM 75079 del 28/09/2020 circa l'esito della valutazione della nuova lista di controllo; Decreto di assoggettamento del progetto a VIA n. 61 del 1/03/2021 sulla base del parere della Commissione n. 169 del 15/02/2021);
- il progetto nel suo complesso consiste nella creazione di una nuova piattaforma industriale, ubicata tra il pontile Delta del Porto Petroli di Multedo e l'area Fincantieri a Sestri Ponente, su cui saranno trasferite attività industriali di Fincantieri, attualmente collocate a nord della ferrovia esistente. La creazione di questa nuova piattaforma comporta la necessità di deviare il tratto finale del Rio Molinassi, un corso d'acqua che si genera nell'immediato entroterra e che attualmente attraversa i piazzali del parco lamiera di Fincantieri, ortogonalmente alla linea di spiaggia. Il nuovo tracciato del Rio Molinassi si stacca dal vecchio e piega verso ponente, all'altezza di Piazza Clavarino, per sfociare all'estremità Ovest delle nuove strutture in corrispondenza del pontile Delta di Porto Petroli. Il Rio Molinassi è stato negli anni recenti soggetto a piene che hanno causato importanti allagamenti nel tratto urbano per cui, con la deviazione, si è provveduto anche ad adeguarne l'idraulica alla portata con tempo di ritorno duecentennale su un tratto terminale che si estende per poco meno di un kilometro. Allo stesso tempo, sempre nell'ambito della stessa progettazione, la formazione di una nuova calata a mare ha reso necessaria la dislocazione delle attività di alcune cooperative di pescatori attualmente presenti a sud di via Ronchi, prevedendone la ricollocazione all'interno del porto di Prà in corrispondenza del Rio S. Michele che si prevede di ricollocare qualche kilometro più a ponente. Il progetto in esame nel suo complesso include quindi al suo interno diverse opere che interessano un'ampia porzione di territorio del litorale genovese. L'intervento consente di migliorare la logistica delle principali aree cantieristiche che, in tale modo, risulterebbero poste a sud dell'attuale tracciato ferroviario, così determinando un utilizzo più efficace e razionale delle aree industriali. Nell'immagine sotto riportata si riporta l'indicazione dell'intera area del bacino di Prà-Voltri e di Porto Petroli, con evidenziata in rosso la zona oggetto di intervento all'imbocco del canale di

calma di Prà che ospiterà la nuova sede dei pescatori mentre in verde è l'attuale ubicazione delle cooperative pescatori;



- il progetto specifico in questione prevede la realizzazione di un nuovo pontile e di un piazzale su cui ricollocare le attrezzature e le unità prefabbricate che saranno date in concessione a tre Cooperative di Pescatori (San Leonardo, Varazze e Il Sole), che attualmente svolgono la loro attività a Multedo. La ricollocazione delle tre Cooperative di Pescatori si rende necessaria per quanto sopra detto in merito alla nuova piattaforma industriale da realizzare, localizzata tra il pontile Delta del Porto Petroli di Multedo e l'area Fincantieri a Sestri Ponente, tale da consentire il recupero e la restituzione alla città dell'area oggi occupata dai capannoni Fincantieri ora a nord della ferrovia. L'area di riempimento è attraversata dal tratto finale da un corso d'acqua, denominato rio Molinassi, il quale si origina nei rilievi immediatamente a monte degli impianti Fincantieri e presenta storicamente una situazione di elevata pericolosità idraulica, per la scarsa capacità del suolo di assorbire le precipitazioni e per l'insufficienza delle sezioni, che vanno stringendosi proprio in questo tratto finale. Il nuovo tracciato ha dato l'opportunità di adeguare le sezioni del Rio Molinassi, in modo da diminuirne la pericolosità. La creazione di questa nuova piattaforma comporta quindi la necessità di deviare il tratto finale del Rio Molinassi, che attualmente attraversa i piazzali, ortogonalmente alla linea di battigia. In relazione a tale necessità, il Comune di Genova, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha messo a disposizione un'area all'interno della fascia di rispetto di Genova Prà, ove realizzare un nuovo polo dedicato alla pesca professionale all'interno del quale saranno ricollocate le tre Cooperative che attualmente occupano le aree di Multedo interessate dai lavori della nuova piattaforma industriale;
- la zona individuata dalla realizzazione del nuovo polo della pesca, all'interno del quale si propone il ricollocamento delle Cooperative, è posta in corrispondenza della foce del rio San Michele ed è costituita da due distinte aree, una a mare, in corrispondenza dello sfocio del rio nel canale di calma e una a terra, immediatamente a monte della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, collegate tra loro da un sottopasso carrabile e accessibile tramite accesso posto su via Prà. Tale zona, localizzata nel ponente cittadino al confine tra i

quartieri di Pegli e Prà, è ricompresa tra il Castelluccio e la foce del rio San Michele e a sud è delimitata dal c.d. “canale di calma”, interamente destinato all’attività sportiva e in particolare a Campo Internazionale di canottaggio;



- il progetto in esame prevede:
 - a) nella parte a terra (triangolo di terra di circa 800 m², attualmente senza alcun utilizzo, libera da opere edificate e in sostanziale stato di abbandono), a nord della ferrovia, la realizzazione di un’area di rimessaggio a servizio dei pescatori;
 - b) nella parte a mare, che si affaccia lungo il canale di calma, la realizzazione di un nuovo pontile e di nuove banchine necessarie per l’attracco delle imbarcazioni da pesca e per la collocazione delle attrezzature;
 - c) la sistemazione idraulica della foce e del tratto finale del rio San Michele, al fine di garantire la sicurezza delle aree oltre a una migliore accessibilità.



- per quanto riguarda la **zona a terra**, a monte della ferrovia, l'area sarà riqualificata attraverso la creazione di 3 distinte zone recintate (ciascuna destinata a una singola cooperativa di pescatori), all'interno delle quali saranno posti in opera 21 elementi prefabbricati, di diverse dimensioni, destinati prevalentemente a servizi igienici e magazzini, realizzati in carpenteria metallica preverniciata, pareti e soffitto in pannelli sandwich color bianco-grigio, copertura a due falde in tegole canadesi; esternamente, analogamente a quelli già presenti sulla fascia di rispetto di Genova Prà, è previsto il rivestimento dei manufatti in doghe di legno. All'esterno della recinzione che separa le aree private, sarà predisposta una piazzola protetta per il deposito temporaneo di rifiuti speciali (oli esausti, residui di vernici e materiale di lavorazione), prodotti dalle cooperative e che poi saranno conferiti a impianti di raccolta. Infine, è prevista la realizzazione di una strada interna di accesso alle singole cooperative (realizzata con strato superficiale in materiale ghiaioso – drenante) e di una piccola area di parcheggio asfaltata (3 posti auto), oltre a una zona di sfogo per l'accesso dei mezzi e dei pedoni;
- per la **zona a mare**, sarà avanzato il fronte dell'attuale banchina di circa 47 metri verso mare nel lato del rio San Michele e di circa 70 metri nel lato di levante, attraverso interventi di riempimento dello specchio acqueo (attualmente di circa 1.900 m²) e opere sia in c.a. sia prefabbricate, in modo da creare tre distinte aree recintate, messe a disposizione delle cooperative dei pescatori, all'interno di ciascuna delle quali saranno realizzati: un pontile (alla quota assoluta di 1,10 m.s.m.), uno scaletto (con pendenza 9% nella parte emersa e 20% in quella immersa) e un'area di lavoro a terra, ove è prevista l'installazione di tre elementi prefabbricati di dimensioni di pianta pari a metri 5,50 x 5,0 e 5,50 x 3, destinati a officine e locali di deposito. Inoltre, saranno predisposte tutte le necessarie dotazioni impiantistiche per lo svolgimento dell'attività di pesca. In aggiunta ai manufatti sopra indicati è prevista l'installazione, ancorati al pavimento di ciascun molo, di tre pergolati (uno per ogni Cooperativa), in carpenteria metallica preverniciata, di dimensioni pari a 5 x 3 m e altezza di 2,42 m, con copertura in lastre di policarbonato al di sopra della quale sarà

inserito un rivestimento ombreggiante costituito da assi di legno di castagno. A Ovest dei pontili è prevista la realizzazione di un muro di sostegno dello spessore di 30 cm e alto fino alla quota assoluta di 2,50 m, anch'esso della lunghezza di 47 m, eretto a scopo difensivo dello specchio d'acqueo di sosta delle barche dei pescatori dai detriti depositati dalla foce del Rio San Michele e dall'eventualità di piene o mareggiate. Nella zona Est degli spazi destinati alle cooperative è prevista la realizzazione di un molo lungo 70 m circa, costruito con opere in c.a., destinato al Consorzio Pegli Mare per l'attracco delle imbarcazioni per uso turistico; tale molo sarà ulteriormente prolungato con un pontile galleggiante, di lunghezza 36 m, tale da raggiungere l'estensione dei moli adiacenti;

- per quanto riguarda l'area del tratto finale del rio San Michele, rientrano nella progettazione opere di sistemazione e adeguamento idraulico della tratta terminale del Rio, in particolare gli ultimi 94 m d'alveo. L'adeguamento è stato progettato per garantire il transito con adeguati franchi di sicurezza della portata di piena con tempo di ritorno duecentennale (come descritto nella Relazione idraulica). Nella tratta in oggetto è inoltre previsto di realizzare una soglia idraulica con l'obiettivo di far sedimentare i corpi solidi più grossolani ed evitare/ridurre il loro arrivo a mare. Le opere principali da realizzare riguardano:
 - la costruzione di muri d'argine lungo il corso del Rio, a partire dalla foce, attigua all'area di intervento a mare, e per un'estensione a monte di circa 40 m, in entrambe le sponde, con altezza che varia da +2,50 a +5,00 m.;
 - la costruzione di una soglia in c.a. presso la foce del Rio, per il trattenimento dei detriti portati a valle;
 - l'esecuzione di un deviatore (proteso per un massimo di 7 m verso mare) presso la sponda destra alla foce del Rio, in prossimità della concessione Cantieri Mostes, per la protezione della stessa dalla sedimentazione di detriti portati dal Rio, ottenuto con massi di scogliera;
 - la realizzazione di un sottopasso pedonale di larghezza 2,0 m, che fungerà da attraversamento della sopraelevata ferroviaria e collegamento tra l'area a mare e quella a monte;
 - la costruzione di una rampa pedonale a uso privato per i pescatori, contenuta in parte da muri di sostegno del terreno, in parte da muri d'argine in prossimità dell'alveo del Rio, o dalla recinzione di separazione della stessa dalla strada, con pendenza 9 -12%, di larghezza 2 m, che fungerà da collegamento tra le due aree e prosecuzione del sottopasso ferroviario;
 - l'esecuzione di una rampa carrabile per il passaggio dei soli mezzi per la pulizia periodica dell'alveo del rio dai sedimenti depositati; posta a monte della rampa pedonale, avrà una larghezza media di 3 m e una pendenza di circa il 20 %;
 - l'installazione di un sistema di rilevamento idrometrico e allarme sonoro per garantire la sicurezza dell'attraversamento pedonale del sottopasso della sopraelevata ferroviaria in caso di livelli idrici elevati nel Rio.
- il file relativo al Quadro Progettuale contiene la descrizione delle fasi di realizzazione delle opere sopra sintetizzate, con l'indicazione dell'ubicazione delle aree di cantiere, la descrizione delle fasi di realizzazione dell'opera e il cronoprogramma degli interventi (durata prevista 8 mesi), le interferenze presenti con i sottoservizi gestiti da enti e società, la presenza e disponibilità di cave, discariche e impianti di betonaggio, con la relativa ubicazione, le volumetrie dei terreni di scavo (1.650 m³) e dei sedimenti (6.650 m³) nell'area "Pescatori", le attività di demolizioni; l'indicazione delle aree logistiche di cantiere;

in ordine al Quadro programmatico

- nel file contenente il Quadro di riferimento programmatico, si forniscono gli elementi conoscitivi necessari all'individuazione delle possibili relazioni del progetto con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico e quello delle Aree Naturali Protette;
- la realizzazione della nuova Area Pescatori, secondo il Proponente, non risulta in contrasto con le indicazioni del Piano Territoriale Regionale (PTR), in quanto le attività in progetto prevedono la realizzazione di un nuovo pontile a servizio delle Cooperative di pescatori in luogo di un'attuale banchina esistente e sono finalizzate a garantire la sicurezza dei futuri utilizzatori e migliorare l'accessibilità all'area; né con il Piano di Tutela delle Acque (PTA) né in particolare con quanto riportato nella Carta dei Corpi Idrici Sotterranei, rispetto alla quale non risultano interferenze con le aree interessate dal progetto. Inoltre, le aree in cui saranno realizzate le attività in progetto non interferiscono con alcuna zona perimetrata dai Piani di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero attualmente vigenti ("Carta delle misure di salvaguardia marina");
- il progetto in esame, già contemplato nello "*Studio organico d'insieme per la riqualificazione dell'ambito litoraneo Marina di Prà- settore consorzio Pegli mare*", appare in linea con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), "Ambito 53° Genova Voltri-Prà", zona classificata come "Insediamento Sparso" a regime normativo di Trasformabilità – Tessuto Urbano, per la quale è prevista la possibilità di operare trasformazioni dello stato dei luoghi, nei limiti e nelle forme dei tipi insediativi rispettivamente specificati nella cartografia del Piano stesso. Il progetto dell'Area Pescatori, che prevede la realizzazione di infrastrutture dedicate alla piccola pesca, risulta in linea anche con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTC), per l'Ambito 22 (Genova Voltri-Prà-Pegli) che contempla la destinazione di aree alla realizzazione di impianti nautici minori. Lo Studio Organico d'Insieme (SOI), sopra citato, approvato con delibera comunale DCC 2017-15 del 28/02/2017, integra, modifica e aggiorna il Piano Urbanistico Comunale di Genova, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 36/1997. Il SOI prescrive un'organizzazione spaziale volta alla conferma delle attuali funzioni e all'ulteriore introduzione di idonei spazi per accogliere i pescatori professionisti che avranno a loro disposizione anche un'area residuale posta a monte del viadotto ferroviario aderente alla viabilità di accesso al sottopasso d'ingresso per la zona. Il Proponente afferma che la progettazione delle banchine dei pescatori si uniformerà alle prescrizioni del documento urbanistico relativamente ai rivestimenti lignei dei manufatti e alla scelta dei colori (che saranno in accordo con le tonalità del contesto circostante), ma si orienterà verso scelte funzionali diverse al fine di salvaguardare la sicurezza dei futuri utilizzatori dell'area. Ad esempio, le pavimentazioni, le recinzioni e l'illuminazione esterna saranno scelte in modo tale che siano adatte ad ambienti e spazi di lavoro. A tal riguardo, è stata presentata agli Enti preposti la documentazione relativa alla "*Proposta di aggiornamento ai contenuti dello Studio organico d'insieme per la riqualificazione dell'ambito litoraneo Marina di Prà- settore consorzio Pegli mare*" e l'U.O.C. Tutela del Paesaggio del Comune di Genova ha espresso **parere favorevole** in data 16/10/2020. In generale, le opere in progetto risultano coerenti con le previsioni del Piano Urbanistico Comunale e con quelle del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (adottato a partire da luglio 2019);
- per i Piani di Bacino (PdB) stralcio per la tutela dal rischio idrogeologico – ambiti regionale n. 12 e 13, approvati con DDG n. 2461 del 22/04/2020 (ultima modifica oggi vigente),

l'intervento in progetto ricade all'interno dell'area n. 6 "Bacini minori e aree scolanti del Ponente genovese" e nella "Carta della Suscettività" rientra in zona classificata a suscettività bassa (Pg1), sovrainposta ad area speciale tipo B2 (Discariche dismesse e riporti antropici), con rinvio al Comune per la definizione delle discipline specifiche delle aree. Il Comune di Genova, nell'ambito della procedura di Intesa Stato-Regioni attivata per il progetto complessivo, ha ritenuto che l'intervento non fosse in contrasto con le norme del PdB relativamente agli aspetti geomorfologici e ha espresso parere favorevole, previa acquisizione del parere regionale relativamente all'area speciale B2. Dal punto di vista dell'inondabilità e sulla base della Carta del Rischio Idraulico per gli Ambiti 12 e 13, risulta che l'Area Pescatori oggetto di intervento è compresa in un ambito territoriale non interessato da zone a rischio idraulico. Per il rio San Michele, interessato dalle opere per la realizzazione dell'Area Pescatori, il Piano prevede lo spostamento della tubazione di diametro 750 mm, attraversante il Rio alla foce che intralcia il libero deflusso delle portate di massima piena (A6-ID24), e la pulizia dell'alveo e il Proponente, al riguardo, afferma che nel corso delle attività "si avrà cura di non generare interferenze tra l'opera in progetto e l'intervento previsto dal Piano". Si segnala che dall'analisi del Piano di Bacino ambito 12 e 13 risulta che l'area di intervento non è sottoposta a vincolo idrogeologico;

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

rimessaggio; l'Important Bird Area più prossimo all'Area Pescatori è l'IBA 036 – Monte Beigua, localizzata a distanza superiore ai 4,5 km in direzione Nord. Considerando le distanze, non si prevedono interferenze con i siti tutelati individuati e il Proponente non ritiene necessario attivare la procedura di Valutazione di Incidenza;

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

Atmosfera e qualità dell'aria

- nel file contenente il Quadro Ambientale – Stato di fatto si prende in esame la caratterizzazione meteorologica dell'area considerata (climatologia generale dell'area, con regime termico, anemometrico, pressione, umidità relativa, radiazione solare) e si riporta il quadro normativo di riferimento per l'inquinamento atmosferico, con i valori limite per la qualità dell'aria vigenti e fissati dal D. Lgs. n. 155/2010 (esposizione acuta ed esposizione cronica), ricordando che il progetto rientra interamente nella zonizzazione del territorio denominata Zona IT0711 (Agglomerato di Genova);
- per quanto riguarda l'analisi della qualità dell'aria del territorio, sono state indagate tre centraline di monitoraggio localizzate nelle vicinanze del progetto in oggetto di studio, posizionate a Multedo - Pegli, Multedo-Villa Chiesa e Via Ungaretti-Pegli, con i seguenti risultati (anni 2016-2019):
 - per quanto riguarda il biossido di azoto (NO₂), le medie annue variano da 57 µg/m³ (2017) a 46 µg/m³ (2018-2019) e risultano costantemente superiori al Valore Limite per la salvaguardia della salute umana ed evidenziano una significativa criticità per questo inquinante sul medio periodo (anno), presentando pochi e isolati episodi caratterizzati da valori di picco elevati;
 - per quanto concerne il particolato - PM₁₀, i dati mostrano concentrazioni medie giornaliere inferiori al limite per tutto il periodo in tutte le postazioni, Dall'analisi degli andamenti delle concentrazioni medie annuali di PM₁₀ dal 2016 al 2019 si osserva un valore pressoché costante rispetto del valore limite. Negli anni in esame non si sono osservate variazioni di rilievo. I livelli di PM₁₀ rispettano adeguatamente i limiti di legge sul breve e medio periodo, non evidenziando alcuna criticità, pur mantenendosi su livelli sicuramente non trascurabili;
 - per il biossido di zolfo SO₂, le stazioni oggetto di monitoraggio presentano valori che rispettano ampiamente i limiti previsti dalla normativa; sia i massimi valori orari sia le medie giornaliere sono notevolmente inferiori rispetto ai limiti stabiliti sulle rispettive basi temporali. Nel corso degli ultimi anni, le concentrazioni di biossido di zolfo si sono mantenute ampiamente entro i limiti di legge;
 - per il monossido di carbonio (CO), nel periodo di osservazione indicato e in relazione ai valori di riferimento fissati dal D. Lgs. n. 155/2010, i limiti sono stati ampiamente rispettati;
 - per il benzene (C₆H₆), le concentrazioni medie annue evidenziano il completo rispetto del Valore Limite da parte di questo indicatore statistico per tutti gli

anni esaminati: le concentrazioni medie annue non superano i $1.0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rappresentando al più il 20% del Valore Limite;

- al fine di valutare i possibili impatti delle emissioni di polveri e gas delle attività dirette di cantiere e dal traffico indotto il Proponente ha sviluppato una relazione specialistica "Valutazione emissioni" (Allegato 2 del Quadro Ambientale Relazione 2), che ha permesso di stimare le emissioni per le fasi di cantiere e valutare poi i potenziali impatti sulla qualità dell'aria di queste. In tale valutazione sono considerati i possibili impatti relativamente alla fase di realizzazione, ritenuta, in ragione della tipologia delle opere in progetto, la più significativa. Le valutazioni condotte comprendono tre aspetti: la stima delle **emissioni da lavorazioni in cantiere**, effettuata applicando le "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali pulverulenti" redatte da ARPAT previa convenzione con la Provincia di Firenze e recepite con DGP.213-09 dalla Provincia di Firenze (i dati di emissione di polveri risultanti sono stati implementati nel codice di calcolo CALPUFF per la valutazione delle concentrazioni al suolo e della compatibilità delle fasi e lavorazioni con lo stato della qualità dell'aria ambiente); la stima delle **emissioni del traffico indotto (esterno all'area di cantiere) e dell'approvvigionamento materiali**, applicando i fattori di emissione ISPRA SINANET per il traffico veicolare (per ogni percorso si stima la ricaduta al suolo e presso i recettori individuati sul territorio tramite l'applicazione del codice CALINE4); la stima delle **emissioni da traffico indotto dalle attività sono state svolte nell'area nella fase di esercizio**, applicando i fattori di emissione ISPRA SINANET per il traffico veicolare al fine di stimare per ogni percorso la ricaduta al suolo e presso i recettori individuati sul territorio tramite l'applicazione del codice CALINE4. Sono state, quindi, prese in considerazione e stimate anche le emissioni da traffico marittimo per il trasporto dei sedimenti nell'area del cantiere calata. I sedimenti derivanti da dragaggio sono considerati bagnati e quindi si assume che la movimentazione non produca emissioni di polveri;
- il Proponente specifica (vedi file Sezione 0-Introduzione) che le valutazioni sull'impatto della fase di cantiere sono state svolte su base annuale 8760 ore con emissioni del cantiere. Questa valutazione ha permesso di verificare l'effetto delle emissioni anche nelle situazioni di vento proveniente da SUD SUD-EST che costituiscono circa il 25 % delle occorrenze delle direzioni del vento annuali. Nello studio diffusionale per le attività di cantiere, inoltre, sono comprese le valutazioni rispetto ai valori massimi di PM_{10} stimati come richiesto dalla normativa vigente in termini di massimo delle medie giornaliere. Tali valori sono stati calcolati su base annuale, 365 giorni dell'anno meteorologico preso a riferimento, permettendo così di valutare la situazione meteorologica sfavorevole dal punto di vista emissivo per tutti i mesi dell'anno, secondo un approccio cautelativo. Si precisa che il Proponente allega una nota tecnica specificamente riferita alla valutazione degli eventuali impatti del traffico indotto del cantiere e in fase di esercizio sulle viabilità locali e sulle arterie di scorrimento;
- i risultati delle valutazioni effettuate mostrano che i valori massimi riscontrati sono tutti all'interno delle aree di lavoro oppure nei pressi dell'asse stradale per il traffico indotto, quindi per eventuali recettori esterni dall'area di cantiere i valori di concentrazione stimati sono sicuramente minori, come evidenziato dalle figure presentate dal Proponente. Per le polveri PM_{10} l'area urbana è interessata da valori di concentrazione di medi annuali pari circa ad $1 \text{ microgrammi}/\text{m}^3$ e con valori inferiori ai $10 \text{ microgrammi}/\text{m}^3$ per le medie giornaliere. Per il biossido di azoto l'area urbana è interessata da valori di concentrazione di media annuale inferiori a $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ed inferiori a $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per le media oraria. L'area urbana

di Genova citata risente quindi dell'impatto del cantiere per valori compatibili con gli standard di qualità dell'aria. I risultati mostrano anche come i valori di concentrazione sia su breve periodo (media oraria e media giornaliera) sia su lungo periodo (media annuale) siano compatibili con gli standard di qualità dell'aria. Inoltre, si osserva che l'impatto stimato è stato determinato considerando come operativa per tutti i mesi dell'anno la situazione più gravosa (mese di maggiore emissione) dal punto di vista emissivo, quindi comprendendo anche il caso delle condizioni meteo climatiche più sfavorevoli. Pertanto, i risultati sono da considerare cautelativi. Per la fase di esercizio è stato stimato l'impatto sulla qualità dell'aria connesso al traffico indotto sulla viabilità locale, che risulta ampiamente compatibile con i valori limite di qualità dell'aria. Infatti, il valore di massimo orario di NOx per l'ora di punta è pari a 0.1 µg/m³ nettamente inferiore al valore di 200 µg/m³ previsto dalla normativa vigente. Inoltre, anche i valori di PM₁₀ per la media giornaliera massima sono pari a 0.01 µg/m³ nettamente inferiore al valore di 50 µg/m³ previsto dalla normativa vigente;

- nelle valutazioni effettuate non è stato considerato l'effetto di mitigazioni associato presso le aree di cantiere. In realtà, nella gestione del cantiere saranno attuate tutte le azioni necessarie a contenere al massimo l'impatto ambientale. Il Proponente individua una serie di **misure di mitigazione** che saranno messe in pratica, facendo riferimento alle indicazioni fornite dalle recenti Linee Guida cantieri del gennaio 2018 dell'ARPA Toscana;
- il Proponente ha integrato il Piano di Monitoraggio Ambientale anche con la componente aria, in modo da verificare la qualità dell'aria ossia, particolarmente, la misura delle polveri sedimentabili ovvero la misura della polverosità e di PM₁₀, a tutela della salute. Il sito di monitoraggio è preliminarmente individuato, per la fase sia di ante sia di corso d'opera, nei pressi delle abitazioni che sono poste lungo la SS1 vicine alla rotatoria e all'area dei lavori. Sarà fatto, inoltre, riferimento alla rete di monitoraggio già presente sul territorio regionale a integrazione dei risultati delle indagini condotte. In particolare, la centralina di maggiore interesse è individuata in prossimità dell'area in oggetto, la Stazione PEGLI – GENOVA (GE) (G250119) stazione Suburbana – Fondo Via Ungaretti. Il Piano indica le modalità e i tempi con cui sarà condotto il monitoraggio, sia ante operam sia in fase di esercizio;

Biodiversità

- il Proponente analizza il quadro normativo e lo stato di fatto relativo a tale componente nella Regione e nell'area di progetto, non rilevando particolari criticità, anche perché il progetto si colloca all'interno dell'area portuale, caratterizzato da un elevato livello di antropizzazione e in un contesto attualmente adibito a varie attività nautiche oggetto del sopra citato Studio Organico d'Insieme denominato "Consorzio Pegli Mare". L'area di progetto risulta poco significativa sotto l'aspetto della ricchezza biologica e, quindi, l'impatto può considerarsi davvero basso, visto l'elevato grado di artificializzazione. In risposta a precedenti osservazioni avanzate dalla Regione Liguria e mediante approfondimenti condotti direttamente sul sito, il Proponente ha integrato la progettazione dell'area limitata a verde a nord della ferrovia con indicazioni di utilizzare specie autoctone (v. file Sezione 0- Introduzione);

Flora, Fauna ed ecosistemi

- il Proponente richiama i contenuti del Rapporto sullo stato delle foreste in Liguria 2011-2013, del Programma forestale regionale – Regione Liguria, del Piano Urbanistico

Comunale di Genova, del Nuovo Piano Faunistico Venatorio Regionale (oltre a quello della Provincia di Genova) e del Nuovo Atlante degli habitat marini della Liguria. Le verifiche effettuate hanno escluso particolari criticità, in quanto l'area di intervento è localizzata in ambito portuale e, pertanto, non sono presenti situazioni sensibili sia per la componente Flora e Fauna sia per quanto riguarda la presenza di habitat marini. Valutazioni specifiche hanno interessato la parte delle acque marine costiere, trattata in un punto successivo; infatti, in fase di costruzione, le opere che possono generare impatti sulla composizione specifica dei popolamenti planctonici e bentonici del sito, si riferiscono principalmente alla realizzazione dei dragaggi e alla movimentazione dei sedimenti in fase di scavo che potrebbero generare alterazioni locali e temporanee delle caratteristiche chimico-fisiche delle acque marine litoranee;

- in considerazione delle azioni di monitoraggio che saranno condotte, delle misure di mitigazione che saranno messe in atto, e dell'ambiente fortemente artificializzato in cui sarà realizzata l'opera, non interessato da biocenosi sensibili, l'impatto su flora fauna ed ecosistemi, durante le fasi di movimentazione del sedimento marino, si può considerare basso. Per quanto riguarda la fase di esercizio, l'impatto relativo a flora, fauna ed ecosistemi consiste: nell'occupazione di suolo e specchio acqueo; nella movimentazione dei mezzi marini, sia delle navi sia dei mezzi portuali; nella produzione dei rifiuti, intesa sia in senso stretto sia in scarico di sostanze inquinanti prodotte dalle navi; nelle attività legate alla cantieristica e agli incidenti. In considerazione dell'ubicazione del progetto in un'area a vocazione strettamente industriale, gli impatti in fase di esercizio sono ritenuti dal Proponente di secondaria importanza. Per l'area alla foce del Rio S. Michele, è stato condotto un sopralluogo in data 10/04/2021, a seguito del quale è emerso che il tratto attualmente risulta in fase di forte abbandono. Ciò ha permesso a essenze invasive esotiche quale l'ailanto e la robinia di colonizzare fortemente l'area in oggetto. Le essenze arboree e arbustive attualmente presenti e riportate nelle foto a seguire sono: *Ailanthus altissima*, *Robinia pseudoacacia*, *Rubus ulmifolius*, *Arundo donax*. Ai fini del miglioramento ecologico del tratto di rio in oggetto il progetto prevede la rimozione completa delle essenze arboree esotiche invasive quali l'ailanto e la robinia in modo da evitare che le stesse possano ampliare la loro colonizzazione a discapito delle essenze arboree e arbustive tipiche del territorio in cui il rio si colloca. A intervento eseguito il tratto di Rio potrà evolversi naturalmente verso una rinaturalizzazione potenzialmente implementando anche la presenza di fauna selvatica autoctona che potrà trovare un habitat ideale per la propria esistenza. Per quanto riguarda gli spazi verdi di arredo previsti saranno utilizzate le seguenti specie autoctone che si ritengono idonee a una migliore armonizzazione dell'intorno. Sono state scelte essenze tipiche del territorio per introdurre elementi di rinaturalizzazione urbana che potessero raccordarsi al meglio con lo stato ecologico presente nella zona fociva del Rio San Michele che a sua volta sarà liberato dalle essenze invasive esotiche che si sono insediate;

Suolo

- il Proponente individua per tale componente i seguenti potenziali impatti: sversamenti accidentali, occupazione di suolo durante la fase di cantiere; produzione di rifiuti solidi e liquidi; utilizzo di materie prime. In relazione all'occupazione di suolo si rileva che la realizzazione delle opere determinerà un periodo significativo di occupazione delle aree necessarie per la realizzazione delle opere, che sono comunque caratterizzate da durata temporanea. Per quel che riguarda l'impatto potenziale connesso a possibili spandimenti accidentali, legati esclusivamente a eventi accidentali (sversamenti al suolo di prodotti

inquinanti) prodotti dai macchinari e dai mezzi impegnati nelle attività di cantiere, le imprese esecutrici dei lavori saranno obbligate ad adottare tutte le precauzioni idonee al fine di evitare tali situazioni e, a lavoro finito, a riconsegnare l'area nelle originarie condizioni di pulizia e di sicurezza ambientale. Si prevederà il controllo costante dei circuiti oleodinamici dei mezzi operativi e il parcheggio dei mezzi meccanici, nonché l'esecuzione dei rifornimenti di carburanti e lubrificanti su un'area attrezzata e impermeabilizzata. In fase di cantiere si opererà una scrupolosa gestione e un attento smaltimento dei rifiuti solidi generati in fase di costruzione nel rispetto della normativa vigente. Dove possibile, si procederà alla raccolta differenziata finalizzata al recupero delle frazioni di rifiuti riutilizzabili e ad altre forme di recupero (conferimento oli esausti a consorzio, recupero materiali ferrosi, ecc.). In considerazione degli accorgimenti previsti in fase di cantiere, al fine di ridurre le probabilità di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti sul suolo, e della temporaneità delle attività, l'impatto sul suolo in fase di cantiere si può considerare, secondo il Proponente, non significativo. L'impatto relativo al suolo in fase di esercizio, oltre a quello legato agli sversamenti accidentali, per i quali saranno attuate tutte le misure di prevenzione e protezione necessarie a minimizzare il rischio di sversamenti accidentali, consiste nell'occupazione di suolo e specchio acqueo;

- per quanto riguarda il sistema delle autorizzazioni riguardanti l'uso del suolo di competenza regionale, il Proponente evidenzia (v. file Sezione 0 – Introduzione) che le autorizzazioni saranno formalmente acquisite in ambito di conferenza dei servizi. Ai fini autorizzativi sono richiesti approfondimenti relativi alla **plateazione del fondo alveo** nel tratto terminale. Questo ha 3 diverse plateazioni di fondo: dalla sez. 4 alla sez. 8, al di sotto dell'attraversamento ferroviario, si prevede una soletta scatolare in calcestruzzo; dalla sez. 8 alla sez. 11 (soglia idraulica) si prevedono dei materassi tipo Reno, necessari per evitare l'eventuale erosione del fondo, nel tratto in cui si prevede l'accumulo di materiale; dalla sez. 11 alla sez. 12 un fondo alveo con blocchi in calcestruzzo per evitare lo scavo della corrente a valle della soglia. Si sottolinea che è stata effettuata una revisione della scelta progettuale che prevede **una quota sommitale dell'argine sinistro superiore alla quota della difesa spondale destra esistente nel tratto terminale. La sponda destra è stata alzata alla medesima quota della sponda sinistra, pari a 2,5 metri s.l.m.** Tale quota è raggiunta con l'aggiunta di un muro di sponda lungo il profilo esterno della scogliera. Tale quota in sponda destra permette di garantire il rispetto del franco idraulico. Infine, approfondimenti sono stati fatti con riferimento alla previsione di realizzare una cassa di sedimentazione sempre nel tratto terminale di Rio San Michele, con necessaria individuazione, in sede di progettazione definitiva, di un **responsabile della manutenzione della vasca** (trattandosi di aree demaniali marittime, l'ente competente è AdSP, Autorità di Sistema Portuale, con delega eventuale ai concessionari presenti), nonché della quota del fondo alveo, considerato che la progettazione ne prevede l'abbassamento rispetto alla condizione attuale. Rispetto al progetto precedente, il Proponente **non ha più previsto l'installazione del manufatto in sponda sinistra** (nel cosiddetto "ambito a valle") e risulta così rispettata la distanza di 10 metri dall'alveo del Rio San Michele dei volumi edilizi previsti in relazione alla fascia di inedificabilità assoluta del Rio San Michele;

Geologia ed idrogeologia

- il Proponente evidenzia che in corrispondenza della Nuova Area Pescatori, la realizzazione del progetto determinerà un impatto positivo sul sistema idraulico: la sistemazione del Rio San Michele nel tratto terminale determinerà, infatti, un miglioramento delle sezioni

idrauliche compatibili con i franchi idraulici richiesti dalla normativa al passaggio della portata duecentennale e alla realizzazione di una via di accesso in alveo per permettere il passaggio di mezzi, per la periodica pulizia dell'alveo;

Acque marine costiere

- per le acque marine, il Proponente riporta i parametri monitorati per i tratti costieri interessati dalle opere in progetto, ovvero i tratti denominati "Genova Voltri" e "Genova Polcevera", con i monitoraggi del periodo 2008-2009 relativi alla stazione di monitoraggio macro-area 3, che comprende molte stazioni appartenenti a matrici diverse. Per i due tratti citati, lo stato bioindicatori è sufficiente (per Genova Voltri) e buono per Genova Polcevera, lo stato ecologico sufficiente per entrambi, lo stato chimico e quello complessivo non risultano buoni per entrambi;
- i potenziali impatti del progetto sono riconducibili alle attività di dragaggio, alla risospensione dei sedimenti dragati e agli versamenti accidentali. Per quanto riguarda i sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio, si prevede un loro riutilizzo all'interno dei cassoni necessari alla realizzazione della nuova calata a mare Porto Petroli, oggetto di appalto separato, ma parte dello stesso schema generale di progetto a cui è connessa la ricollocazione delle Cooperative Pescatori. Per il riutilizzo dei sedimenti nello stesso ambito (cassoni per colmata), il Proponente reputa necessario eseguire nuove indagini secondo le indicazioni del D.M. n. 173/2016. Tali indagini sono oggetto di appalto separato attualmente in corso di espletamento da parte del Comune di Genova; all'esito delle stesse la Stazione Appaltante valuterà se sia necessario o meno apportare modifiche al progetto esecutivo. Nel documento "Sezione 0-Introduzione", il Proponente *"conferma che ad oggi sono in corso di completamento da parte della Stazione Appaltante Comune di Genova le indagini secondo le indicazioni del DM 173/2016 propedeutiche all'ottenimento dell'autorizzazione al riutilizzo dei sedimenti dragati all'interno dei cassoni. Ad oggi, sulla base delle informazioni disponibili, si assume che i sedimenti derivanti dal dragaggio possano essere riutilizzati come sopra già indicato, anche in considerazione del fatto che le caratteristiche costruttive dei cassoni dove verranno collocati i materiali dragati sono tali da evitare la dispersione in ambiente marino di eventuali contaminanti presenti all'interno dei sedimenti stessi. Infatti, i cassoni saranno realizzati con miscela cementizia additivata con prodotto impermeabilizzante al fine di garantirne la totale impermeabilizzazione"*. Viene precisato che *"il progetto di ricollocamento Pescatori non prevede l'utilizzo di cassoni. I cassoni saranno realizzati nel lotto 2 II Stralcio Fase 1 e sono traspostati via mare nell'ambito dei lavori di costruzione della cassa di colmata. I sedimenti da area Pescatori saranno trasportati all'area di cassa di colmata attraverso pontone/rimorchiatore per il conferimento in cassone. Un estratto di progetto della tipologia di cassoni previsti è riportato in Sezione II_Q Progettuale Pescatori"*.
- attraverso il Piano di Monitoraggio sarà possibile monitorare l'andamento delle lavorazioni di dragaggio in modo da poter attuare azioni tempestive in caso di superamento delle soglie prefissate. Saranno monitorate in modo particolare le attività di movimentazione di sedimenti in ambiente portuale, che possono avere numerosi effetti, sia sul comparto abiotico (processi chimico fisici, quali l'aumento della torbidità, la mobilizzazione di eventuali contaminanti associati alle particelle in sospensione, l'eventuale diminuzione temporanea della concentrazione di ossigeno disciolto nella colonna d'acqua, la variazione della concentrazione dei nutrienti nella colonna d'acqua, la solubilizzazione di eventuali

contaminanti in seguito al cambiamento delle condizioni chimico-fisiche del sedimento), sia su quello biotico (impatti diretti di tipo propriamente fisico sugli organismi e su eventuali biocenosi sensibili, causati dall'aumento della torbidità e della concentrazione di particelle di solidi in sospensione fotosintetica; effetti di eventuali contaminanti rimessi in circolo dalle attività di dragaggio, presenti in fase disciolta nella colonna d'acqua o associati alle particelle di solidi in sospensione, su differenti organismi marini; possibile bioaccumulo di eventuali contaminanti nei tessuti degli organismi, con conseguente trasferimento nella catena trofica e biomagnificazione ed eventuale ingresso nella catena alimentare; possibile contaminazione microbiologica degli organismi marini). Per i possibili eventi incidentali prodotti dai macchinari e dai mezzi impegnati nelle attività di cantiere (sversamenti al suolo di prodotti inquinanti), in fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque. Tale piano dovrà essere concordato con gli Enti competenti e tenuto a disposizione delle Autorità di controllo. Il traffico a mare conseguente alle attività di progetto sarà costituito dalla movimentazione del materiale dragato, tuttavia non è ritenuto dal Proponente rilevante ai fini dell'impatto sulle acque marine. Il Proponente giudica basso l'impatto sulle acque superficiali e sull'ecosistema marino, durante le fasi di realizzazione dell'opera, ma data comunque la rilevanza delle attività previste in termini di potenziale significatività degli impatti sulla componente oggetto di analisi, il progetto prevede di eseguire il monitoraggio ambientale della componente stessa;

- il Proponente ha sviluppato uno specifico studio del moto ondoso per l'area di interesse, al fine di poter valutare il possibile impatto delle opere previste a progetto per la ricollocazione delle Cooperative pescatori presenti a Multedo. Obiettivo dell'analisi è verificare il livello di agitazione ondosa interna al canale, sia per effetto dell'onda residua in condizioni di mareggiata (per differenti tempi di ritorno), sia per effetto delle onde (corte) generate all'interno del bacino di Prà-Voltri da intensi venti dai quadranti meridionali. L'analisi ha infine previsto la simulazione del deflusso in piena del rio San Michele nella configurazione di stato attuale e in quella di progetto, al fine di verificare l'insorgenza di eventuali criticità locali indotte dalla nuova distribuzione della corrente allo sbocco del rio, situato proprio in corrispondenza dell'area oggetto degli interventi. A fronte di valori di altezze d'onda in corrispondenza del contorno di largo del modello di dettaglio (posto immediatamente al largo della diga dell'aeroporto e della diga di Prà-Voltri) pari rispettivamente a 3.75 m e 5.22 m, (TR 5 e 50 anni), i valori di altezza d'onda residua nella zona oggetto degli interventi nel canale di calma di Prà risultano dell'ordine di 10 cm per lo scenario con tempo di ritorno 5 anni e dell'ordine di 15 cm per lo scenario con tempo di ritorno 50 anni. Tali valori risultano ampiamente inferiori a quelli indicati dal PIANC come valori di riferimento per i tempi di ritorno considerati (rispettivamente 30 e 50 cm). I valori di altezza d'onda nella porzione di interesse del canale di calma di Prà sono stati anche valutati in relazione ad uno scenario di onda generata dal vento estremo all'interno del bacino (onde corte). La distribuzione delle altezze d'onda all'interno del bacino di Prà evidenzia valori massimi nella zona di studio pari a circa 0.26 m. Infine, è stato predisposto un modello bidimensionale idrodinamico per il calcolo della distribuzione dei livelli del mare e delle velocità di corrente nella zona di studio in concomitanza con significativi eventi di portata di piena del rio San Michele, la cui foce si trova in corrispondenza dei nuovi pontili in progetto. Il confronto tra i risultati di intensità di corrente nell'attuale scenario e in quello previsto nel progetto evidenzia in particolare che l'allargamento delle sezioni idrauliche e l'approfondimento dei fondali favoriscono una riduzione delle intensità della corrente nel

canale di calma. Tra i nuovi pontili in progetto i valori di corrente rimangono limitati nell'ordine di qualche decina di cm/s;

Acque sotterranee

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

Rumore

- il Proponente, dopo aver fornito l'inquadramento normativo sull'inquinamento acustico, a livello nazionale, regionale e comunale (con la relativa zonizzazione acustica, in particolare riferita all'area di intervento), allega allo Studio di Impatto Ambientale una relazione specialistica di "Valutazione di impatto acustico" per le fasi del cantiere e del traffico indotto, nella quale sono presenti: analisi del quadro legislativo e normativo; analisi dei vigenti strumenti di pianificazione acustica territoriale (Classificazione Acustica del Territorio); analisi e localizzazione delle sorgenti sonore; valutazione dell'impatto acustico dovuto all'attività in oggetto; indicazione per l'implementazione di accorgimenti migliorativi. L'area oggetto dell'intervento, come tutta la fascia costiera portuale, industriale e aeroportuale, è posta in classe VI (aree esclusivamente industriali) sino al limite occidentale del Porto Petroli. Solo le strutture destinate alla nautica di diporto sono poste in classe V (aree prevalentemente industriali). Le elaborazioni riguardanti i monitoraggi aggiornati al 2017 evidenziano la presenza di gravi criticità (eccedenze > 10 dB(A)) rispetto ai limiti di cui alla classificazione acustica sono riportate, per l'area di interesse. Situazioni

di elevata e grave criticità interessano limitate porzioni del territorio in esame e risultano posizionate intorno al tracciato autostradale, al limite della fascia costiera portuale/industriale e in corrispondenza, parziale o totale, delle aree particolarmente protette (classe acustica I) presenti sul territorio. È quindi evidente il ruolo giocato dal traffico autostradale e dalle attività portuali/industriali (compreso il traffico ferroviario in quanto ricomparso in tale ambito) nella concretizzazione di situazioni di degrado del clima acustico locale. I risultati delle simulazioni del modello di *NOISE MAPPING*, dal quale si sono estratti i valori in facciata dei recettori e le mappe acustiche di emissione nel periodo diurno, riportati nello studio del Proponente, emerge che i livelli di emissioni e immissioni sonore e differenziale sono **conformi** ai limiti previsti dalla legislazione vigente e dal Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) del Comune di Genova per le attività di cantiere relative al tempo di riferimento diurno relativamente al progetto delle opere. Il Proponente, nel documento "Sezione 0-Introduzione" precisa che la Valutazione di impatto acustico", integrata e allegata al Quadro Ambientale-Relazione 2 di 2, prende in considerazione lo scenario sia di cantiere sia di esercizio, considerando quindi le emissioni sonore da traffico indotto da e per l'area pescatori e dai motopesca operativi alle banchine;

- il Proponente segnala comunque la necessità di implementare interventi di mitigazione che possono ridurre l'interferenza con le aree attraversate dal traffico di cantiere, soprattutto in relazione al rumore, ovvero: riduzione delle velocità di transito in corrispondenza delle aree residenziali eventualmente presenti lungo la viabilità pubblica di accesso alle aree di cantiere; riduzione dei transiti nelle prime ore della mattina, a mezzogiorno e in periodo preserale; riduzione/eliminazione dei transiti nel periodo notturno. Altri interventi sono previsti sulle sorgenti di rumore (per esempio, utilizzo di macchine, attrezzature o impianti silenziati e conformi alle normative; preferenza per l'uso di pale cariatrici gommate piuttosto che escavatori per il caricamento e la movimentazione del materiale e di macchinari di scavo a rotazione anziché a percussione; ecc.), sulla propagazione del rumore (previsione di incapsulamenti dei componenti impiantistici fissi quali pompe, compressori, ecc.) e sulla gestione attuativa degli interventi (programmare le operazioni più rumorose nei momenti in cui sono più tollerabili, evitare la sovrapposizione di macroattività con significative emissioni acustiche, in particolare le attività di demolizione; sfruttare il potenziale schermante delle strutture fisse dei cantieri e degli eventuali cumuli del materiale stoccato con una attenta progettazione del *lay-out* di cantiere, ecc.);
- nel Piano di Monitoraggio Ambientale viene considerata la componente rumore, con la previsione di monitoraggi: nella fase Ante operam, allo scopo di definire e caratterizzare lo stato dell'ambiente acustico prima dell'inizio dei lavori; e in quella Corso d'opera, allo scopo di seguire l'evoluzione qualitativa della componente durante la realizzazione delle opere. Si prevede di eseguire le misurazioni presso la stazione punto recettore E, individuato con il criterio della vicinanza all'area di cantiere. In fase ante operam, in corrispondenza del punto di monitoraggio, si procederà con misura di 7 giorni con postazione fissa, per rilievi di traffico veicolare. Questa metodica ha come finalità la determinazione dei livelli di rumorosità prodotti dal traffico veicolare. La tecnica di monitoraggio consiste nella misura in continuo del rumore per 7 giorni consecutivi, presso n. 1 ricettore, per n. 2 volte nell'arco di 4 mesi, opportunamente distanti nel tempo. La rappresentazione grafica delle misure sarà sempre eseguita e sarà allegata al documento solo nel caso in cui si registrino dei superamenti dei limiti oppure ci si trovi in presenza di componenti tonali, ecc. In fase di corso d'opera la metodica prevede l'esecuzione di misure di 24 ore, con postazione semifissa parzialmente assistita da operatore, per rilievi attività di cantiere. Si prevede di

eseguire n. 4 misurazioni durante la fase di corso d'opera (8 mesi), opportunamente pianificate in modo da essere effettuate durante le lavorazioni potenzialmente più impattanti. La metodica di monitoraggio ha come finalità la determinazione dei livelli di rumorosità prodotti dalle attività di cantiere e consiste nella misura in continuo del rumore per 24 ore consecutive, comprensiva dei tempi di riferimento diurni (6,22) e notturni (22,6). Per gli aspetti di dettaglio si rinvia ai contenuti della Valutazione previsionale di impatto acustico allegata al Quadro Ambientale, integrata come ricordato sopra;

Traffico indotto

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

Paesaggio e Archeologia

- il Proponente evidenzia che sotto il profilo territoriale l'area di intervento, inserita nell'Arco Costiero di Riqualificazione-Marina di Prà, è sottoposta al vincolo paesistico ambientale "generico" imposto a norma dell'art. 142, comma 1 lett. a) del D. Lgs. n. 42/2004, ovvero fascia di rispetto "300 m dalla linea di battigia" relativa a Genova Prà, all'interno della quale è prevista la ricollocazione del polo della pesca professionale. L'area ricade, come già evidenziato sopra, in una zona disciplinata dal Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) e dal Piano Territoriale della Costa (PTC). Il progetto risulta compatibile e coerente con le indicazioni di tale strumentazione e con le finalità dei vincoli paesaggistici, posti a tutela del bene pubblico interessato;
- ai fini della verifica della compatibilità paesaggistica del progetto (Richiesta di Autorizzazione Paesaggistica) ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio", è stata predisposta dal Proponente una specifica Relazione Paesaggistica che, come da indicazione di Regione e Comune di Genova, sarà valutata ai fini autorizzativi nell'ambito della Conferenza dei Servizi. Le valutazioni effettuate hanno evidenziato che le attività in progetto determineranno impatti nulli (modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e culturale; modificazioni dell'assetto insediativo storico) o poco significativi (modificazioni morfologiche; modificazioni della compagine vegetale; modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico; modificazioni dello skyline naturale o antropico e dell'assetto percettivo, scenico o panoramico; modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi). In particolare, per quanto riguarda le interferenze sullo skyline naturale e sull'assetto percettivo, scenico o panoramico, l'analisi condotta ha evidenziato che i potenziali disturbi che l'intervento potrebbe arrecare all'ambiente circostante in fase di cantiere, saranno riconducibili alla presenza fisica dei mezzi d'opera e delle attrezzature operanti nell'area. L'interferenza avrà breve durata, carattere temporaneo e perderà di effetto subito dopo il termine delle attività. A intervento terminato, invece, il nuovo carenaggio e i nuovi pontili risulteranno perfettamente integrati con le infrastrutture portuali

- già presenti, mentre la zona di rimessaggio, realizzata in un'area più arretrata rispetto alla linea di costa, risulterà difficilmente visibile a un potenziale osservatore che si trovi in prossimità di punti panoramici o in prossimità dell'ingresso delle rimesse;
- circa l'interazione tra le opere in progetto e gli aspetti paesaggistici, dovuta alla presenza del cantiere, ai mezzi navali in sosta e agli impianti per lo svolgimento dell'attività cantieristica, il Proponente prevede di adottare alcune misure di minimizzazione degli impatti: segnalazione e recinzione delle aree di cantiere, mantenimento per quanto possibile di condizioni di ordine e pulizia delle aree di lavoro; ripristino dello stato ante operam delle aree alterate per le cantierizzazioni a servizio della realizzazione delle opere in progetto, ove tecnicamente possibile, a ultimazione dei lavori;
 - il Proponente segnala inoltre, nell'ambito del documento "Sezione 0-Introduzione", che in sede di progetto definitivo è prevista anche una adeguata **sistemazione a verde** dell'area a monte della ferrovia e **in continuità con la fascia** di rispetto del canale di calma di Prà (in risposta alle osservazioni precedentemente avanzate dalla Regione Liguria e dal MiC). Inoltre, le modalità di realizzazione di alcuni **interventi saranno da concordarsi con la Soprintendenza competente**, in particolare per quanto riguarda i materiali e le finiture delle varie opere cementizie e dei muri d'argine del rio San Michele. Il rivestimento esterno dei nuovi manufatti da installare (comprese le coperture) è da rendersi identico per tipologia e per colore a quello dei corpi di fabbrica presenti nella fascia di rispetto di Genova Prà. Tali aspetti sono già stati concordati con l'ufficio Comune di Genova preposto alla valutazione degli aspetti paesaggistici; eventuali ulteriori modifiche saranno condivise con MiC nell'ambito della Conferenza dei Servizi ancora in corso;
 - la Valutazione Preventiva dell'Interesse Archeologico eseguita per l'area degli interventi in funzione del progetto individua nella valle del Molinassi un ambito territoriale di elevato interesse storico-archeologico. In ottemperanza alla prescrizione emessa dal MIBACT nell'ambito della Conferenza dei Servizi in essere (comunicazione ufficiale del 15-06-2020 prot. n. MBAC-SABAP-LIG 34.43.01/124.16), è stato elaborato il piano dei sondaggi e delle attività archeologiche. Sulla base della prescrizione sopra citata, tutte le operazioni dovranno essere coordinate e graduate in ragione della tipologia e dell'entità dei lavori da eseguire a integrazione della progettazione definitiva. La pianificazione delle attività archeologiche riguarda esclusivamente l'adeguamento idraulico del Rio Molinassi nel tratto compreso tra Via Negroponte e la foce;

Gestione rifiuti e gestione materiali da scavo e dragaggio

- per i rifiuti prodotti dalla demolizione dei manufatti attualmente in essere, il Proponente prevede l'invio "a recupero/smaltimento presso impianti autorizzati *off-site*" e, a tal fine, afferma che "*la definizione qualitativa (con attribuzione del codice EER) delle tipologie producibili nonché la valutazione quantitativa sono state effettuate sulla base di valutazioni derivanti dai computi metrici di progetto*". In via preliminare e previsionale, lo stesso riporta solo indicativamente alcuni codici EER da attribuire alle corrispondenti categorie di rifiuti, secondo la classificazione prevista ai sensi dell'Allegato D alla parte IV del D. Lgs. n. 152/2006. Una volta attribuito il codice EER, il rifiuto sarà inviato a smaltimento o recupero presso impianti autorizzati, avendo preventivamente predisposto un Piano degli Smaltimenti contenente tutte le informazioni dovute. Gli automezzi deputati al trasporto dei rifiuti ai poli di conferimento usciranno dal cantiere una volta completata la predisposizione della documentazione amministrativa di accompagnamento (in primo luogo i Formulari dei

Rifiuti). Il Proponente correttamente precisa che, *“come previsto dalla normativa vigente in materia, la classificazione del rifiuto è di competenza del ‘produttore’, che sarà identificato nell’Appaltatore dei lavori descritti nel progetto. Pertanto, i codici EER che vengono proposti, devono essere considerati solamente come preliminari e finalizzati a dare una indicazione di massima sulla tipologia dei rifiuti che saranno prodotti: in questo senso, in fase esecutiva, potrà emergere la necessità di inviare a smaltimento rifiuti di tipologia diversa (ad oggi non preventivabile) rispetto a quelle indicate di seguito. Si rimanda alla fase operativa la definizione dei corretti codici EER a cura del ‘produttore’ del rifiuto”;*

- i materiali da scavo e quelli dai dragaggi (due distinte tipologie) avranno destinazioni diverse. I materiali relativi ai terreni dalle aree poste a terra, per un quantitativo pari a circa 1.650 m³, sono derivanti dagli scavi necessari per la realizzazione delle opere a terra e saranno inviati a smaltimento presso impianti autorizzati *off-site*. I sedimenti derivanti dalle operazioni di dragaggio dalla foce del Rio San Michele nella zona “Pescatori” (volumetria pari a 6.650 m³), potranno essere riutilizzati per l’imbasamento dei cassoni che costituiranno il perimetro esterno della cassa di colmata Porto Petroli. I sedimenti, durante l’operazione di dragaggio, saranno collocati direttamente all’interno dei cassoni, avendo cura di controllare la torbidità dell’acqua di mare durante le operazioni, anche a mezzo di monitoraggi che saranno eseguiti come indicato nel piano di monitoraggio di progetto. Il progetto del 2014 aveva previsto la possibilità di un riutilizzo integrale dei sedimenti sulla base delle verifiche effettuate nel rispetto delle Delibere della Giunta Regionale 955/2006 e 863/2012. Con l’entrata in vigore del D.M. n. 173/2016 sono state modificate le modalità di verifica della qualità dei sedimenti per il riutilizzo all’interno delle casse di colmata, per cui ai fini del reimpiego dei sedimenti nella cassa di colmata, in fase esecutiva (e quindi a cura dell’appaltatore degli interventi) dovrà essere richiesta l’autorizzazione al reimpiego dei sedimenti di dragaggio secondo quanto previsto dall’art. 109 del D. Lgs. n. 152/2006 e Regolamento Regionale n. 3/2007 e s.m.i. Il Proponente afferma che non sono ancora disponibili gli esiti di tale caratterizzazione, in carico alla Stazione Appaltante. Tuttavia, ad oggi, come già detto sopra, si assume che i sedimenti derivanti dal dragaggio possano essere riutilizzati come sopra già indicato, previo accertamento con analisi chimico-fisiche a cura dell’appaltatore, anche in considerazione del fatto che le caratteristiche costruttive dei cassoni dove saranno collocati i materiali dragati sono tali da evitare la dispersione in ambiente marino di eventuali contaminanti presenti all’interno dei sedimenti stessi. Infatti, i cassoni saranno realizzati con miscela cementizia additivata con prodotto impermeabilizzante al fine di garantirne la totale impermeabilizzazione. Qualora le verifiche non diano esito positivo, il materiale derivante dagli scavi, in base alle caratteristiche intrinseche dello stesso, sarà inviato a centri di recupero o smaltimento definitivo autorizzati *off-site*, privilegiando, ove possibile, attività di recupero. Il progetto redatto prevede il totale conferimento a impianti di smaltimento autorizzati sulla base degli esiti delle indagini ambientali eseguite nel 2020, ai fini della caratterizzazione come rifiuto, i cui risultati sono riportati negli elaborati di progetto (si rimanda al documento B_PD_R_CAN_D_005_F0 Relazione di Gestione delle materie);
- durante le operazioni di dragaggio del sedimento dal fondale il Proponente prevede di implementare azioni precauzionali per evitare che durante le fasi di scavo e movimentazione del materiale dragato si verificano rilasci incontrollati di sedimenti e/o di acqua di miscela in mare e per ridurre al minimo la turbolenza per minimizzare la torbidità e l’alterazione delle condizioni di ossidoriduzione del sedimento residuo. Infine, allo scopo di mitigare l’impatto delle attività di scavo sulle acque marine, si dovrà operare per aree limitate,

confinare mediante l'installazione di barriere che impediscano l'eventuale diffusione di contaminanti e della torbidità. A questo scopo si prevede di utilizzare un sistema a panne mobili galleggianti, dotate di appendice zavorrata regolabile ancorata sul fondo, in grado di garantire il confinamento su fondali di vari livelli. La barriera sarà composta da una parte galleggiante per il contenimento di schiume e oli in galleggiamento, e una parte immersa che ostacola la dispersione del materiale in sospensione nelle aree limitrofe. Le barriere saranno ancorate al fondale mediante ancore o corpi morti in calcestruzzo e dislocate in funzione dell'area di intervento. La rimozione delle panne non dovrà avvenire immediatamente al termine delle operazioni di scavo, ma dopo che sia trascorso il tempo sufficiente a favorire la sedimentazione naturale del materiale messo in sospensione. Durante le operazioni di spostamento e riposizionamento delle barriere si dovrà verificare che le panne e gli ancoraggi siano stabili, e porre massima attenzione a che non si generi sospensione dei sedimenti durante le fasi di posizionamento degli elementi di ancoraggio. Le attività di monitoraggio delle acque marine consentiranno di valutare la presenza di eventuali criticità durante le operazioni così da porre in essere azioni di contenimento/controllo;

Valutazione impatti cumulati

- al fine di valutare eventuali interferenze ambientali e gli associati impatti cumulati il Proponente ha provveduto a interrogare il portale dell'Ambiente Liguria della Regione Liguria e verificare la presenza di altri progetti in corso di valutazione o che possano eventualmente interagire con l'opera oggetto della presente valutazione. Le valutazioni scaturite dalla consultazione dei decreti di autorizzazione dei progetti non rilevano significativi aspetti ambientali di possibile interferenza ambientale, anche in relazione all'estensione temporale dell'opera che svilupperà la sua attuazione nell'arco dell'anno solare;

Aspetti socio-economici

- il Proponente considera il progetto del ricollocamento Pescatori come parte all'interno della realizzazione di un'opera più complessa che influirà positivamente sul piano socio-economico, a livello occupazionale, con una domanda di risorse umane sia su larga scala che a livello locale. Tra i vantaggi socio-economici associati all'esercizio dell'opera, il primo è rappresentato dalla dismissione del pontile del lato di levante del Porto Petroli con sostanziale riduzione del rischio di scarichi accidentali di petrolio in mare. Per un miglioramento della qualità ambientale, il piano prevede una conferma della localizzazione e, al contempo, un profondo mutamento del significato della presenza della funzione petrolifera, in sé e nei suoi rapporti con gli abitati contigui. In ragione dei presupposti economico commerciali, il progetto di piano prevede la riduzione degli spazi dedicati allo sbarco di prodotti petroliferi, funzione che sarà progressivamente concentrata abbandonando l'uso del pontile. Secondariamente, il ribaltamento della Fincantieri a mare porterà ulteriori vantaggi a favore dell'economia della città, sotto forma di nuovi posti di lavoro. Il progetto permetterà lo sviluppo delle attività del cantiere, e conseguente occupazione diretta ed indiretta. Inoltre, si evidenzia come la messa in sicurezza del Rio Molinassi potrà evitare il ripresentarsi di eventi devastanti come quello verificatosi nel 2010 con l'esonazione dello stesso rio e creando situazioni drammatiche per la città e la popolazione. Nello specifico per quanto riguarda l'area Pescatori, dal punto di vista socio-economico, la realizzazione della

Nuova Area Pescatori in località Prà si configura come opera di compensazione in quanto la nuova calata all'interno del Porto Petroli determinerà l'occupazione di un'area demaniale a Multedo attualmente in concessione ad alcune cooperative di pescatori. L'area a terra individuata è oggi in stato di semiabbandono, pertanto gli interventi in progetto determineranno, di fatto, una riqualificazione dell'area stessa;

Ragionevoli alternative

- nello Studio di Impatto Ambientale, come sopra richiamato, il Proponente spiega le ragioni della scelta progettuale riferita al rapporto tra tale progetto e l'opera più complessa della nuova calata a uso cantieristica navale all'interno del porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi. La descrizione dell'ALTERNATIVA ZERO è presentata nella Sezione 3 del Quadro Ambientale 2 di 2, Stima e Valutazione degli Impatti, paragrafo 1.16. La non realizzazione delle opere in progetto, a detta del Proponente, comporterebbe difficoltà nella gestione del territorio a scala locale e regionale. Si potrebbe configurare il rischio di accadimento di eventi sfortunatamente conosciuti e che hanno determinato significative criticità per il territorio locale e regionale oltre che per gli impatti ambientali derivanti. Pertanto, a fronte di quanto discusso e in considerazione della dimostrata compatibilità ambientale delle opere in progetto è valutabile come positiva l'attuazione del progetto anche nell'ottica delle evoluzioni delle componenti ambientali prese in considerazione;
- per quanto riguarda la valutazione delle alternative progettuali, la localizzazione oggetto di progettazione è stata definita dal Comune di Genova già a partire dal 2014, anno in cui già erano in corso le valutazioni di concerto con le Cooperative Pescatori, la Regione Liguria e l'Autorità Portuale, attraverso numerosi Tavoli tecnici volti a trovare la soluzione più condivisibile tra le parti, coniugando le esigenze operative con la logistica e la disponibilità di spazi in un contesto non troppo lontano dall'attuale collocazione. Le valutazioni condotte hanno tenuto conto, quindi, della necessità operativa degli spazi da assegnare alle Cooperative, della vicinanza all'area in cui attualmente operano (Area Porto Petroli), e della effettiva possibile disponibilità dell'area. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, sono emerse numerose difficoltà nell'individuare soluzioni alternative che potessero essere condivise dalle parti. Già dal 2014 il Comune di Genova si era impegnato a dare coerenza urbanistica alle aree e aveva elaborato, insieme all'Autorità Portuale, un progetto di massima con individuazione dei *box* pescatori, planimetria di progetto con pontile per l'accesso alle imbarcazioni, sezioni e prospetti del nuovo pontile (sono riportati alcuni estratti da tale progetto iniziale). Ulteriori ragionamenti sono successivamente stati fatti in sede di tavoli tecnici sempre da Autorità Portuale, Comune di Genova e Struttura Commissariale, portando all'individuazione di altre alternative, non ritenute a oggi perseguibili nel breve termine così da essere compatibili con il progetto complessivo e non comprendenti l'indubbio vantaggio di migliorare la capacità idraulica del Rio S. Michele;

Piano di Monitoraggio Ambientale

- come evidenziato sopra, il Proponente ha provveduto a redigere un Piano di Monitoraggio Ambientale integrato, non limitato alla sola componente delle acque marine, ma esteso alle componenti rumore e aria, anche al fine di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione previste. Il monitoraggio è articolato nelle tre fasi ante operam, in corso d'opera e post

operam e contiene le indicazioni che sono state già richiamate in corrispondenza delle componenti ambientali prese in esame, alle quali quindi si rinvia.

CONSIDERATO E VALUTATO che le osservazioni pervenute dalla Regione Liguria in data 8/11/2021, elaborate con il contributo dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale e dei Settori Difesa Suolo Genova, Ecologia, Ecosistema Costiero e Acque, Tutela del Paesaggio, Demanio Marittimo e Attività estrattive, riguardano in particolare i seguenti aspetti sui quali sono espressi i pareri di seguito indicati:

1) Acque

- la Regione afferma che *“sotto il profilo ambientale non si rilevano particolari criticità, in quanto l'area di intervento è localizzata in ambito portuale e, pertanto, non sono presenti situazioni sensibili per quanto riguarda la presenza di habitat marini”*. Per il riempimento della cassa di colmata, il materiale grossolano è reperibile presso cave per inerti disponibili nel territorio e *“non si ritengono necessarie particolari attenzioni”*. Per quanto riguarda il riutilizzo dei sedimenti dragati all'interno dei cassoni cellulari di calcestruzzo, l'intervento *“dovrà acquisire in una fase successiva la necessaria autorizzazione prevista dal comma 1, lettera a dell'art. 109”*. Il regolamento di cui al D.M. 173/2016 *“prevede l'acquisizione del parere della Commissione consultiva locale per la pesca marittima e l'acquacoltura”*. Anche per la fase di gestione dell'area nautica, *“non si riscontrano criticità essendo previsti i necessari servizi di raccolta dei rifiuti e delle acque reflue”*;
- pertanto, *“non si rilevano possibili impatti ambientali negativi per la matrice acque marine”*;

2) Qualità dell'aria

- le stime relative agli effetti sulla qualità dell'aria potenzialmente generati dalle previste emissioni di gas e polveri in fase di realizzazione, effettuate per mezzo di distinte elaborazioni modellistiche, evidenziano valori di concentrazione di PM₁₀ e NO₂, sia su breve che su lungo periodo, compatibili con gli standard di qualità dell'aria. L'approccio seguito dal Proponente è da considerarsi cautelativo, stimando l'impatto con riferimento alla situazione più gravosa dal punto di vista emissivo perdurante durante tutti i mesi dell'anno;
- in considerazione anche della prevista adozione di accorgimenti o di misure di mitigazione atte a prevenire o ridurre la produzione e diffusione delle polveri e di sostanze inquinanti, dell'inserimento di previste attività di monitoraggio, nonché della particolare ubicazione dell'area di cantiere, relativamente distante dagli insediamenti urbani, la Regione sostiene di **non** ravvisare *“elementi di criticità né la necessità di approfondimento dello studio riguardo al tema dell'inquinamento atmosferico”*;

3) Difesa del suolo

- nel suo precedente contributo trasmesso in sede di verifica di assoggettabilità a VIA, la Regione Liguria aveva individuato su tale aspetto due ambiti di giudizio. Il primo coinvolgeva l'Autorità di Bacino e riguardava, in particolare, la pianificazione di bacino nell'ambito della definizione delle linee progettuali, ovvero l'eventuale aggiornamento del

calcolo della portata di piena e, conseguentemente, l'eventuale aggiornamento delle aree inondabili. La Regione prende atto di quanto espresso nella nota prot. IN/2021/14613 del 12.10.2021 da parte dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, che conferma, quale riferimento pianificatorio, quanto riportato nel Piano di bacino Ambito 12-13 in merito al valore della portata di piena del Rio San Michele e alle aree inondabili dello stesso corso d'acqua, secondo quanto cartografato nella Carta delle Fasce di Inondabilità riportate nel piano, e specifica che l'intervento proposto non si configura come messa in sicurezza di un tratto significativo di corso d'acqua, ma come un intervento limitato nel tratto focivo del torrente, per cui non risulta soggetto al parere di compatibilità ex art. 17 c.2 della Normativa di piano di bacino;

- il secondo ambito di giudizio è di competenza dello stesso Settore della Regione e riguarda gli aspetti autorizzativi in riferimento alla coerenza di alcuni dettagli progettuali con la normativa vigente. Di seguito si elencano i rilievi avanzati nel precedente contributo dalla Regione Liguria e le modifiche progettuali inserite dal Proponente in risposta ai rilievi stessi:

- revisione progettuale della quota sommitale dell'argine destro al fine di assicurare lo stesso livello di protezione della sponda sinistra dai fenomeni di piena: la revisione progettuale individuata dal Proponente prevede una modifica alla quota sommitale dell'argine in sponda destra rendendola uguale alla quota in sponda sinistra;
- verifica della compatibilità dell'installazione del manufatto in sponda sinistra, nel cosiddetto "ambito a valle", con l'art. 5 del Regolamento Regionale n. 3/2011: la revisione progettuale proposta prevede lo spostamento a distanza superiore a 10 m dal limite del rio san Michele del manufatto in sponda sinistra nel c.d. ambito di valle, rendendone pertanto ammissibile la posa in opera congruentemente con l'art. 5 del Regolamento Regionale n. 3/2011 e senza espressione di parere del Settore Difesa del Suolo di Genova, in quanto il corso d'acqua risulta indagato e l'area di intervento non risulta essere inondabile secondo la cartografia riportata nella pianificazione di bacino;
- verifica della coerenza delle caratteristiche del percorso pedonale con l'art. 5 del Regolamento Regionale n. 3/2011 e ss.mm.ii. e con gli indirizzi in materia di autorizzazioni idrauliche di cui alla DGR 1205/2019: la Regione "*rileva che nella documentazione integrativa non sono stati forniti i dettagli inerenti la delimitazione del percorso pedonale lato ponente. In tal senso, si precisa che il percorso pedonale in adiacenza al corso d'acqua, ubicato nella fascia di inedificabilità assoluta, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Regionale n.3/2011, e realizzabile previa autorizzazione idraulica ex R.D.523/1904*" da parte del Settore Regionale competente, qualora le opere di delimitazione del percorso lato ponente non siano qualificabili come nuova edificazione ma siano, ad esempio, realizzate attraverso una ringhiera o recinzione. Il dettaglio progettuale, pertanto, dovrà essere precisato in fase autorizzativa;
- necessità di chiarimenti in merito alla previsione della plateazione del fondo alveo nel tratto terminale in quanto ammissibile ai sensi del Regolamento Regionale n. 3/2011 e ss.mm.ii., qualora inserita in un progetto finalizzato alla messa in sicurezza del corso d'acqua: la Regione "*evidenzia che non sono stati forniti chiarimenti o motivazioni a sostegno del suo inserimento nel progetto; considerato pertanto che non sono presenti aree inondabili e che il progetto non è finalizzato ad una messa in sicurezza del corso d'acqua, bensì ad un diverso utilizzo delle aree demaniali marittime limitrofe, l'impermeabilizzazione del fondo alveo non è ammissibile ai*

sensi dell'art. 7 del Regolamento Regionale n. 3/2011 e ss.mm.ii.. Ai fini della positiva conclusione dell'iter autorizzativo, pertanto, la progettazione deve essere rivista in tal senso";

- *precisazione nell'ambito del progetto definitivo del soggetto responsabile della manutenzione della vasca nonché della quota del fondo alveo, considerato che la progettazione ne prevede l'abbassamento rispetto alla condizione attuale: "si osserva che nella relazione idraulica (elaborato PD-R-IDR-D-002- F0.pdf) si dichiara che "...omissis...Allo stato attuale sono in corso di finalizzazione da parte della Stazione Appaltante (Comune di Genova) le convenzioni con l'Autorità Portuale di Genova per l'individuazione del responsabile della manutenzione della vasca...omissis...". Si ricorda nuovamente che la definizione del soggetto responsabile della manutenzione della configurazione progettuale dell'alveo deve essere univocamente definito";*
- *pertanto, "non si rilevano impatti ambientali negativi per la matrice difesa del suolo". Viene evidenziato che le modifiche apportate al progetto dal Proponente "consentono di superare già in questa fase alcune osservazioni segnalate da Regione Liguria nell'ambito della Verifica di Assoggettabilità alla VIA, relative alle quote degli argini e alla collocazione dei manufatti in area di inedificabilità dal Rio S. Michele; inoltre, sono anticipati gli approfondimenti/modifiche da predisporre nelle successive fasi autorizzative";*

4) Contaminazione dei suoli e delle acque sotterranee

- *la Regione ricorda che lo Studio Preliminare Ambientale "non prevede interazioni con le acque di falda, tuttavia, in relazione alla possibilità di versamenti accidentali di sostanze inquinanti in fase di cantiere, sono previste misure di prevenzione (atte a minimizzare la probabilità che si verifichino sversamenti inquinanti) e di protezione (atte a contenere gli effetti inquinanti nel caso in cui si verifichi lo sversamento di sostanze inquinanti). Analoghe misure sono previste in relazione al potenziale impatto da parte degli stessi eventi accidentali sulla componente suolo. Tale potenziale impatto, in considerazione degli accorgimenti previsti e della temporaneità dell'attività di cantiere, è ritenuto non significativo. In merito al potenziale impatto relativo all'occupazione di suolo in fase di esercizio, lo studio evidenzia come nello scenario post-operam si attenda una migliore gestibilità e fruibilità delle aree cittadine; in particolare la riqualificazione dell'area destinata alla ricollocazione delle Cooperative Pescatori rappresenta una miglioria funzionale per il territorio.*

Premesso che la normativa in vigore in materia di bonifica dei siti contaminati non è applicabile alle componenti ambientali dell'area di intervento a mare (acque superficiali e sedimenti) né ai sedimenti fluviali interessati dall'intervento di messa in sicurezza del rio San Michele, si conferma, con riguardo all'area di intervento a terra, che il sito non risulta interessato da procedimenti di bonifica ai sensi del titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/06.

In merito alla qualità ambientale dei suoli dell'area a terra interessata dall'intervento, la documentazione ambientale oggetto di valutazione riferisce gli esiti delle indagini geognostiche ambientali eseguite nell'ambito del complessivo progetto di realizzazione della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del porto petrolifero di Genova Sestri Ponente. Gli accertamenti eseguiti sono finalizzati alla caratterizzazione quali rifiuti dei materiali destinati ad essere interessati dalle opere di escavo e non forniscono

indicazioni circa la qualità ambientale dei suoli indagati in riferimento agli standard definiti dal titolo v della parte IV del D. Lgs. 152/06. Non sono note pregresse attività potenzialmente inquinanti svolte nell'area, neppure pare configurarsi un cambio di destinazione d'uso tale da rendere necessari approfondimenti preliminari finalizzati a verificare la presenza di una potenziale contaminazione storica; pertanto, non si ravvisano elementi di criticità né particolari necessità di approfondimento in merito a questo aspetto";

- *sulla base di quanto rilevato in istruttoria, la Regione Liguria "ritiene raccomandabile nella successiva fase autorizzativa l'esecuzione di una campagna di indagine ambientale finalizzata all'accertamento della qualità ambientale sui terreni lasciati in pristino a seguito degli interventi di scavo nell'area a terra, con particolare riferimento agli standard applicabili di cui alla tabella 1 in allegato 5 al titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/06. Si rimanda la valutazione definitiva in proposito al Comune di Genova, titolare delle competenze amministrative in materia di messa in sicurezza e di bonifica dei siti contaminati ai sensi della L. R. 10/2009";*
- *alla luce di quanto accertato e "in considerazione delle misure di prevenzione e protezione adottate non si rilevano impatti ambientali significativi relativamente a possibili sversamenti accidentali nella fase di cantiere di sostanze inquinanti in suolo e nelle acque di falda. Inoltre, non si ravvisano elementi di criticità né particolari necessità di approfondimento in merito alla qualità dei suoli";*

5) Rumore

- *lo Studio di Impatto Ambientale fornisce la valutazione di impatto acustico generato sui ricettori più esposti sia dalle attività di cantiere (lavorazione e traffico indotto) sia per la fase di esercizio dell'opera in progetto. La relazione tecnica sottoscritta da tecnico competente in acustica ambientale e sulla base di una simulazione modellistica, elaborata in considerazione delle attività e del cronoprogramma di cantiere, nonché delle sorgenti sonore individuate, attesta che: i livelli di emissione ed immissione sonora per la fase di cantiere sono conformi ai limiti previsti dalla legislazione vigente ed al piano di zonizzazione acustica del Comune di Genova relativamente al tempo di riferimento diurno; e che si renderà necessario rivalutare la valutazione di impatto in relazione alla fase di progetto esecutivo ed alle relative eventuali modificazioni delle attività di cantiere e del cronoprogramma, considerando anche la procedura di deroga per cantieri temporanei e mobili prevista dalla normativa vigente.*

Inoltre, "le emissioni ed immissioni sonore per la fase di esercizio sono conformi ai limiti previsti dalla legislazione vigente ed al piano di zonizzazione acustica del Comune di Genova relativamente al tempo di riferimento diurno e notturno";

- *la Regione, "preso atto di quanto riportato nella relazione sottoscritta da tecnico competente in acustica ambientale, delle misure di mitigazione previste in fase di conduzione del cantiere e delle previste attività di monitoraggio, non rileva criticità in relazione alla presente tematica ambientale";*

6) Paesaggio

- *la Regione richiama il precedente "contributo del 15/01/2021 prot. n. PG/2021/12808 trasmesso nell'ambito della Verifica di Assoggettabilità alla VIA del progetto in esame dal*

quale emerge che l'intervento risulta coerente con la pianificazione paesaggistica e territoriale della Regione Liguria";

CONSIDERATO E VALUTATO, pertanto, che dalle osservazioni della Regione Liguria non emergono né criticità né potenziali impatti significativi per nessuno dei comparti analizzati, essendo segnalati esclusivamente alcuni accorgimenti e raccomandazioni da inquadrare nelle successive fasi autorizzative per il comparto difesa del suolo e qualità dei suoli;

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

- il progetto si colloca all'interno di un'opera più complessa consistente nel "ribaltamento a mare del cantiere Fincantieri" e nella messa in sicurezza del rio Molinassi, con indubbi riflessi positivi, dal punto di vista sia socio-economico sia prettamente ambientale per tutta l'area compresa tra Genova-Prà e Genova-Sestri Ponente. La realizzazione degli interventi connessi al ricollocamento delle tre Cooperative dei Pescatori di Multedo si configura come opera di compensazione rispetto alla nuova calata all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente, consentendo nel contempo il recupero e la riqualificazione di un'area oggi in stato di quasi totale abbandono;
- gli elaborati progettuali presentati, tenuto conto delle caratteristiche dell'intervento e delle sue dimensioni, consentono un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;
- il progetto non risulta in contrasto con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico esistente, né sono prevedibili interferenze con i siti delle aree naturali protette e con i beni culturali e paesaggistici tutelati, anche se necessita di specifiche autorizzazioni che il Proponente afferma di acquisire formalmente nell'ambito della Conferenza dei Servizi, avendo superato dal punto di vista progettuale quegli elementi di criticità che erano stati sollevati, in particolare dall'Autorità di Bacino Distrettuale, dalla Regione e dal MiC, come si dirà nei punti successivi;
- se pur risultano assenti, sulla base della documentazione trasmessa, criticità sostanziali in merito alla realizzazione delle opere previste nel progetto, in fase sia di cantiere sia di esercizio, opportunamente sono previste dal Proponente diverse **misure di mitigazione**, specie in fase di cantiere, sia a carattere preventivo sia gestionale, come è stato evidenziato sopra in relazione ad alcune tematiche ambientali;
- il Proponente ha dato efficace risposta alle diverse istanze di approfondimento e di modifica progettuale sollevate da Regione Liguria, ARPAL e MIC, particolarmente in merito a:
 - la soluzione progettuale di **sistemazione idraulica del Rio San Michele** che prevedeva nel progetto precedente una quota sommitale dell'argine sinistro superiore alla quota della difesa spondale destra, la quale risulta essere priva di franco idraulico; di conseguenza il riempimento in sponda sinistra generava un allungamento della foce del torrente, con orientamento diverso rispetto al molo attuale; la scelta progettuale relativa alla localizzazione del manufatto nella sponda sinistra appariva, pertanto, in contrasto con la Regolamentazione Regionale che esclude in modo assoluto l'edificabilità all'interno della fascia del rio San Michele. Il

Proponente, come detto sopra, ha recepito l'osservazione critica, alzando la sponda destra alla medesima quota della sponda sinistra (pari a 2,5 m. s.l.m), attraverso l'aggiunta di un muro di sponda lungo il profilo esterno della scogliera. In tal modo, tale quota in sponda destra permette di garantire il rispetto del franco idraulico (si rinvia alla relazione idraulica di progetto). Inoltre, i volumi edilizi più prossimi alla sponda sinistra del Rio sono stati spostati a una distanza pari a 10 m e il manufatto non è più previsto, cosicché non è compromessa la compatibilità con l'art. 5 del Regolamento Generale n. 3/2011. Per la soluzione progettuale della nuova configurazione delle difese spondali si prende atto che è stato acquisito il parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, con cui si era attivato un confronto che ha portato a riverificare le portate utilizzate per il dimensionamento idraulico e condividere l'approccio progettuale. In tale parere, l'intervento proposto viene considerato come limitato al tratto focivo del torrente e quindi non soggetto al parere di compatibilità ex art. 17 comma 2 della normativa di piano di bacino. Si rileva anche che per il previsto percorso pedonale lato ponente, in adiacenza al corso d'acqua, sarebbe necessario che il Proponente inserisse nella progettazione maggiori dettagli circa le modalità di delimitazione del percorso stesso, tenendo conto che le opere ammesse come delimitazione in quell'area ubicata nella fascia di inedificabilità assoluta, ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Regionale n. 3/2011, sono realizzabili previa autorizzazione idraulica ex R.D. 523/1904 da parte della Regione stessa non come nuova edificazione, ma come opere di recinzione o ringhiera;

- per la componente **uso e difesa del suolo**, sono state effettuate le modifiche progettuali necessarie al fine del rilascio delle autorizzazioni di competenza regionale in conformità alla normativa vigente, in particolare per quanto riguarda la citata revisione della scelta progettuale in merito alla quota sommitale della difesa spondale destra e la previsione del responsabile della manutenzione relativa alla cassa di sedimentazione nel tratto terminale del Rio San Michele, nonché della quota del fondo alveo (considerato che la progettazione ne prevede l'abbassamento rispetto alla condizione attuale). Si è provveduto alla previsione di una campagna di indagine ambientale finalizzata all'accertamento della qualità ambientale dei suoli, con particolare riferimento agli standard applicabili di cui alla tab. 1 in all. V della parte IV del D. Lgs. n. 152/2006, da effettuarsi in fase di caratterizzazione preliminare dei materiali destinati alle opere da scavo e/o sui terreni da ripristinare a seguito degli stessi interventi di scavo, come ampiamente richiamato sopra in corrispondenza della trattazione della componente Gestione rifiuti e gestione materiali da scavo e dragaggio;
- in merito alla **biodiversità**, il Proponente ha integrato la progettazione con la previsione di interventi finalizzati a una adeguata sistemazione a verde dell'area a monte della ferrovia e in continuità con la fascia di rispetto del canale di calma di Prà e all'inserimento di specie autoctone ritenute idonee a una migliore armonizzazione dell'intorno, eliminando al contempo alcune essenze invasive esotiche che hanno fortemente colonizzato l'area in oggetto. Si riafferma la necessità che il Proponente, negli interventi di ripristino degli spazi verdi, coerentemente con quanto proposto, impieghi materiale genetico di provenienza locale, possibilmente certificato ai sensi della direttiva 105/1999, quindi specie autoctone, possibilmente di provenienza certificata e di provenienza locale. Inoltre, ai fini del miglioramento dell'ecologia dei

siti di ripristino degli ecosistemi, si ribadisce l'importanza della necessità di rimozione completa delle essenze arboree esotiche invasive quali l'ailanto e la robinia in modo da evitare che le stesse possano ampliare la loro colonizzazione a discapito delle essenze arboree e arbustive tipiche del territorio in cui il rio si colloca; e di adottare soluzioni progettuali indirizzate a sostenere l'evoluzione del tratto di Rio verso livelli più alti possibili di naturalità, incluso l'ingresso di fauna selvatica autoctona;

- circa **l'aria e la qualità dell'aria**, la relazione di studio diffusionale integrata consente di rispondere alle osservazioni critiche in precedenza avanzate, sviluppando le valutazioni sull'impatto della fase di cantiere su un periodo temporale e numero di ore complessivo adeguato, in modo da comprendere situazioni di vento più critiche, con provenienza da Sud-Sud Est che rappresentano una quota significativa (circa il 25%) delle occorrenze delle direzioni di vento annuali; le valutazioni sono state effettuate con riferimento ai valori massimi di PM₁₀ stimati su base annuale. Gli esiti delle rilevazioni evidenziano per la fase di cantiere la compatibilità dei valori di concentrazione sia su breve periodo (media oraria e media giornaliera) sia su lungo periodo (media annua), rispetto agli standard di qualità dell'aria; per la fase di esercizio l'impatto è giudicabile ampiamente compatibile con i valori limite di qualità dell'aria. Sono comunque previste misure di mitigazione e accorgimenti finalizzati alla prevenzione della possibile diffusione di polveri e sostanze inquinanti. La componente è stata incorporata nel Piano di Monitoraggio. Anche il fattore distanza dagli insediamenti urbani conferma il giudizio di insussistenza di elementi di criticità o di ulteriori approfondimenti da effettuare in merito al tema dell'inquinamento atmosferico;
- circa la componente **ambiente marino**, si evidenzia che l'area di intervento non risulta interessata da biocenosi o habitat marini vulnerabili e l'impatto sulle acque superficiali e sull'ecosistema marino, durante la fase di realizzazione dell'opera, è giudicabile basso, considerando le modalità operative previste dal Proponente e le misure di mitigazione che si intende adottare. Data comunque la rilevanza delle attività previste in termini di potenziale significatività degli impatti su tale componente, il progetto prevede di eseguire il monitoraggio ambientale della stessa. Per quanto riguarda lo studio del moto ondoso, è stata data evidenza del fatto che l'allargamento delle sezioni idrauliche e l'approfondimento dei fondali favoriscono una riduzione delle intensità della corrente nel canale di calma. Inoltre, l'arginatura, prevista a progetto, permette di incanalare adeguatamente il flusso uscente dal Rio San Michele e, pertanto, quest'ultimo si propaga con andamento rettilineo verso Sud senza interferire con la zona destinata all'ormeggio delle barche;
- per quanto riguarda le **acque di falda**, lo Studio ambientale, nel confermare l'assenza di interazioni delle attività in progetto, individua comunque specifiche modalità di gestione delle eventuali acque da scavo, così come prevede un piano di interventi di emergenza, da concordare con gli enti di competenza, per casi di incidenti con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, insieme ad altre misure di prevenzione e di protezione. Il sito dei lavori non risulta interessato da procedimenti di bonifica ai sensi del titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/06. Non risultano pregresse attività potenzialmente inquinanti svolte nell'area, né risulta necessario effettuare ulteriori approfondimenti per verificare la presenza di potenziale contaminazione storica;

- in relazione al **rumore (acustica)**, non si rilevano criticità, preso atto che il Proponente ha provveduto a integrare la valutazione di impatto acustico, prendendo in considerazione entrambi gli scenari della fase di lavorazione di cantiere e di quella in esercizio ed evidenziando le emissioni sonore da traffico indotto da e per l'area pescatori e dai motopesca operativi alle banchine (con incremento giudicabile poco significativo rispetto allo scenario del traffico previsto per il 2025), rispetto a recettori individuati nei punti più vicini all'area di intervento; anche tale componente è trattata nell'ambito del Piano di Monitoraggio, al fine di valutare l'effettivo impatto e l'efficacia delle misure di contenimento previste e implementate;
- per quanto riguarda **le terre e rocce da scavo**, derivanti dagli scavi per la realizzazione delle opere idrauliche lungo il tratto terminale del Rio San Michele e dallo scotico dei terreni area "pescatori" lato terra (per complessivi 1.650 metri cubi), il progetto prevede la possibilità che i terreni derivanti dagli scavi, previo accertamento con analisi chimico-fisiche a cura dell'appaltatore, siano gestiti come sottoprodotti, qualora ne sussistano i requisiti, ai sensi del D.P.R. n. 120/2017, in sostituzione di materiale da cava all'interno dei cassoni della calata a mare, quindi con opportuna caratterizzazione. Se la caratterizzazione dovesse riscontrare superamenti delle concentrazioni soglia di contaminazione, fatti salvi gli eventuali valori di fondo naturali da determinarsi con la procedura del medesimo decreto, il materiale derivante dagli scavi, in base alle caratteristiche intrinseche riscontrate, sarà inviato a centri di recupero o smaltimento definitivo *off-site*, privilegiando, ove possibile attività di recupero. Sarebbe necessario che il Proponente esegua una campagna di indagine ambientale finalizzata all'accertamento della qualità ambientale sui terreni lasciati in pristino, a seguito degli interventi di scavo nell'area a terra, con particolare riferimento agli standard applicabili di cui alla Tab. 1 in allegato 5 al titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/2016;
- i **sedimenti dragati**, provenienti dalle aree poste a mare in corrispondenza della foce del Rio San Michele (complessivi 6.650 m³) saranno obbligatoriamente conferiti in cassoni completamente impermeabili che costituiranno la perimetrazione della nuova cassa di colmata in Porto Petroli, qualora l'esito della caratterizzazione ex D.M. 173/2016 lo richiedesse, unitamente all'obbligo di idoneo monitoraggio. Le caratteristiche costruttive di tali cassoni (totalmente impermeabilizzati con un prodotto additivo della miscela cementizia e certificati come tali), dove saranno collocati i materiali dragati, sono infatti tali da evitare la dispersione in ambiente marino di eventuali contaminanti presenti all'interno dei sedimenti stessi. Il trasporto dei sedimenti verso l'area di cassa di colmata avverrà attraverso pontone/rimorchiatore (si rinvia alla relazione contenente la gestione dei materiali e dei sedimenti di dragaggio), senza accumuli intermedi;
- per la **cantierizzazione**, si evidenzia che, come richiesto, lo Studio fornisce indicazioni circa le cave e le discariche considerate ai fini progettuali (con relativa ubicazione), anche se informazioni più approfondite potranno essere disponibili a seguito della procedura di gara pubblica. Inoltre, si sottolinea anche che nel progetto non sono previste aree di deposito dei materiali diverse dalle aree in cui si svolgono i lavori;
- in merito alla componente **paesaggio**, è stata verificata, attraverso la Relazione paesaggistica, la compatibilità paesaggistica del progetto e sono state recepite le

indicazioni avanzate dalla Regione Liguria e dal MiC in merito al rivestimento esterno dei nuovi manufatti da installare (comprese le coperture) da rendersi identico per tipologia e colore a quello dei corpi di fabbrica presenti sulla fascia di rispetto di Genova Prà. Come già evidenziato sopra, inoltre, si è provveduto a inserire la previsione di una adeguata sistemazione a verde dell'area a monte della ferrovia e in continuità con la fascia di rispetto del canale di calma di Prà. Inoltre, il Proponente si impegna a concordare ogni modifica da reputarsi necessaria, per quanto riguarda i materiali e le finiture delle varie opere cementizie e dei muri d'argine del Rio San Michele, direttamente con la Soprintendenza, nell'ambito della Conferenza dei Servizi ancora in corso. Si valuta che le attività in progetto determineranno impatti nulli (modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale; modificazioni dell'assetto insediativo storico) o poco significativi (modificazioni morfologiche; modificazioni della compagine vegetale; modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico; modificazioni dello skyline naturale o antropico e dell'assetto percettivo, scenico o panoramico; modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi). L'interferenza dovuta alla presenza fisica dei mezzi d'opera e delle attrezzature operanti nell'area in fase di cantiere è di breve durata e a carattere temporaneo. In fase di esercizio, il nuovo carenaggio e i nuovi pontili risulteranno integrati con le infrastrutture portuali già presenti, mentre la zona di rimessaggio, realizzata in un'area più arretrata rispetto alla linea di costa, risulterà difficilmente visibile a un potenziale osservatore che si trovi in prossimità di punti panoramici o in prossimità dell'ingresso delle rimesse;

- per quanto riguarda il **Piano di Monitoraggio** proposto dal Proponente, i suoi contenuti, come suggerito nella precedente valutazione, sono stati estesi alle componenti Aria e Rumore, oltre a quella delle Acque marine relativamente alle operazioni di dragaggio, in modo da tenere sotto controllo tutti quegli elementi che presentano le maggiori criticità ambientali, verificandone i potenziali impatti, le condizioni di maggiore vulnerabilità e l'efficacia delle misure adottate. Correttamente, il PMA è riferito alle tre fasi ante operam, cantiere e post operam. Si rinvia a quanto riportato sopra in corrispondenza delle componenti ambientali esaminate;

Ribadendo che il Proponente dovrà adeguarsi alle raccomandazioni e agli accorgimenti segnalati dalla Regione Liguria, da inquadrare nelle successive fasi autorizzative, qualora già non ricomprese nelle prescrizioni di seguito esposte;

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

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto "Intervento di ricollocamento delle Cooperative Pescatori Multedo, interferenti con la nuova foce del Rio Molinassi, presso il sito di Genova-Prà nell'ambito del 'Progetto definitivo della nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi'" subordinato alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Contenuti del progetto
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà rivedere la progettazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in merito alla prevista plateazione del fondo alveo nel tratto terminale, in considerazione del fatto che l'impermeabilizzazione del fondo alveo non è ammissibile ai sensi dell'art. 7 del Regolamento Regionale n. 3/2011 e ss.mm.ii., non essendo presenti aree inondabili e non risultando il progetto finalizzato ad una messa in sicurezza del corso d'acqua bensì ad un diverso utilizzo delle aree demaniali marittime limitrofe; - in merito alla necessità di fornire maggiori dettagli inerenti alla delimitazione del previsto percorso pedonale lato ponente, in adiacenza al corso d'acqua, con l'accortezza di indicare la tipologia e la modalità di delimitazione (recinzione o ringhiera).
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Conclusione della progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Liguria
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera
Fase	Fase di progettazione esecutiva, fase di cantiere
Ambito di applicazione	Acque marino costiere: caratterizzazione sedimenti e monitoraggio

Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre il progetto di caratterizzazione dei sedimenti da dragarsi nelle aree in corrispondenza della foce del Rio San Michele (ex DM 173/2016) prevedendo riutilizzo e immersione in ambiente idoneo o confinamento in ambiente conterminato impermeabilizzato (cassoni impermeabili che costituiranno la perimetrazione della nuova cassa di colmata del Porto Petroli) a seconda della loro classificazione.</p> <p>Il Proponente deve elaborare un piano di monitoraggio dell'ambiente marino costiero, sia colonna d'acqua, sia sedimenti, con tempistiche ex ante, in fieri (continuativo durante il dragaggio) ed ex post, che comprenda stazioni di monitoraggio dal Rio San Michele al Porto Petroli e nell'intera area portuale. Ulteriori stazioni di controllo dovranno essere collocate esternamente al bacino portuale. I risultati devono essere oggetto di elaborazione ad opera di esperti ambientali e biologi/ecologi e inviate per ogni fase alla scrivente Commissione, così come i risultati dei monitoraggi annuali per i 3 anni successivi al completamento dell'opera.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	<p>Progetto di caratterizzazione e monitoraggio: alla conclusione della progettazione esecutiva</p> <p>Monitoraggio: al termine della fase di cantiere</p>
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera
Fase	Fase di progettazione esecutiva, fase di cantiere
Ambito di applicazione	Suolo
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà eseguire una campagna di indagine ambientale finalizzata all'accertamento della qualità ambientale sui terreni lasciati in pristino, a seguito degli interventi di scavo nell'area a terra, con particolare riferimento agli standard applicabili di cui alla Tab. 1 in allegato 5 al titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/2016.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Al termine della fase di cantiere
Ente vigilante	Regione Liguria
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Corso d'Opera e Post operam
Fase	Ripristino ambientale
Ambito di applicazione	Biodiversità

<p>Oggetto della condizione ambientale</p>	<p>Il Proponente, negli interventi di ripristino degli spazi verdi, coerentemente con quanto proposto, dovrà utilizzare specie autoctone e materiale d'impianto di propagazione di provenienza locale, certificato ai sensi della direttiva 105/1999.</p> <p>Per migliorare la resilienza degli ecosistemi dei siti di ripristino, il progetto dovrà (i) prevedere la rimozione completa delle essenze arboree di specie esotiche e invasive (e.g. l'ailanto e la robinia), in modo da evitare che le stesse possano estendersi a discapito delle essenze arboree e arbustive autoctone in cui il rio si colloca; (ii) adottare soluzioni naturali (<i>nature-based solutions</i>, coerentemente alle indicazioni regionali) indirizzate a sostenere la rinaturalizzazione del Rio, inclusi aspetti di facilitazione per la ricolonizzazione di fauna selvatica autoctona e reintroduzione delle specie localmente estinte.</p> <p>Il piano di ripristino e rinaturalizzazione del tratto fluviale e le modalità di reintroduzione della biodiversità devono essere concordate prima dell'inizio dei lavori con la Regione Liguria e comunicate alla scrivente Commissione.</p>
<p>Termine avvio Verifica Ottemperanza</p>	<p>1 anno dopo l'esecuzione dell'opera</p>
<p>Ente vigilante</p>	<p>MiTE</p>
<p>Enti coinvolti</p>	<p>Regione Liguria</p>

Il Presidente della Commissione
Cons. Massimiliano Atelli