Modulo F1

Lista di controllo per la valutazione preliminare ex art. 6, comma 9 / 9 bis, D.Lgs. 152/2006 (Decreto DVA MATTM n. 239 del 3/8/2017)

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adeguamento tecnico

Tunnel Subportuale Urbano di attraversamento della città di Genova

Progetto di Variante - Area deposito intermedio "opera a mare"

2. Tipologia progettuale

Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera	*Denominazione della tipologia progettuale*
☐ Allegato II, punto/lettera	_____
☐ Allegato II-bis, punto/lettera	_____
☑ Allegato III, punto/lettera af bis)	Strade Urbane di Scorrimento
☐ Allegato IV, punto/lettera	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adeguamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente.

La presente proposta progettuale consiste nell'introduzione di una nuova area di deposito intermedio dei materiali di scavo del Tunnel Subportuale, in sostituzione di Calata Giaccone, approvata, insieme ad altre aree di deposito intermedio, con il Decreto Dirigenziale 332-2024 del 19/01/2024 di chiusura dell'iter autorizzativo PAUR.

L'area individuata coincide con l'"opera a mare" prevista nel progetto di adeguamento del sistema A7/A10/A12 del Nodo Stradale e Autostradale di Genova (cd. Gronda), che ha ottenuto valutazione positiva di compatibilità ambientale con Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n° 28 del 23/01/2014, e successivo DM n° 0000082 del 02/04/2019 che ne ha prorogato la durata, estendendola fino all'anno 2026.

L'"opera a mare" insiste nell'area portuale di Genova e consiste nell'ampliamento dell'attuale banchina a servizio dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, mediante la realizzazione di un nuovo rilevato da eseguirsi all'interno del Canale di Calma in prosecuzione dell'area aeroportuale esistente. Attualmente il Canale di Calma ha funzioni di dissipazioni dell'onda non trattenuta dalla diga foranea, mentre non è utilizzato abitualmente per la libera navigazione (salvo autorizzazioni speciali, tra cui quelle per la motonave per trasporto pubblico e per i mezzi di soccorso ed emergenza).

Tale area, di estensione pari a circa 57,80 ha, è autorizzata per ricevere un quantitativo di materiale di scavo pari a circa 8 milioni di m^3 proveniente dagli scavi delle gallerie autostradali della Gronda stessa.

Nell'ambito del progetto del Tunnel Subportuale era previsto l'utilizzo di Calata Giaccone tra le aree di deposito intermedio dei materiali di scavo, per un volume dinamico complessivo di 1,3 milioni di mc destinati come successivo deposito finale verso calata Bengasi (770.000 m^3) e nuova diga foranea (600.000 m^3).

La variante proposta trae motivazione dalla indisponibilità, nei tempi previsti, di Calata Giaccone da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale (AdSP). Nelle more della definizione di soluzioni diverse o alternative da parte degli Enti locali, è stata dunque valutata l'opportunità di utilizzare l'"opera a mare", e ne è stata data formale comunicazione al Ministero dei Trasporti (MIT) con prot. n° ASPI/RM/2025/0003253/EU del 18/02/2025.

La variante proposta, dunque, si configura quale introduzione in progetto di una nuova area da utilizzare al solo fine di deposito intermedio dei materiali scavo. Tutti i potenziali effetti delle operazioni di deposito intermedio sono pertanto già stati valutati all'interno della procedura PAUR non essendo state introdotte nuove attività o modifiche alla gestione delle terre, essendo le due aree di deposito intermedio molto vicine tra loro e raggiungibili entrambe via mare.

L'introduzione di un nuovo deposito intermedio non ha effetti sulla fase di esercizio del tunnel subportuale, rispetto alle valutazioni già effettuate in sede di PAUR.

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

Il progetto del "Tunnel Subportuale Urbano di attraversamento della città di Genova" prevede l'attraversamento stradale del bacino interno del porto di Genova mediante un tunnel che collega la viabilità cittadina di ponente in prossimità del nodo di San Benigno al quartiere Foce nel medio levante cittadino. Il Tunnel, dunque, collegherà lo svincolo di San Benigno ad Ovest con la viabilità cittadina in Via Brigate Partigiane ad Est, passando al di sotto del bacino del Porto di Genova.

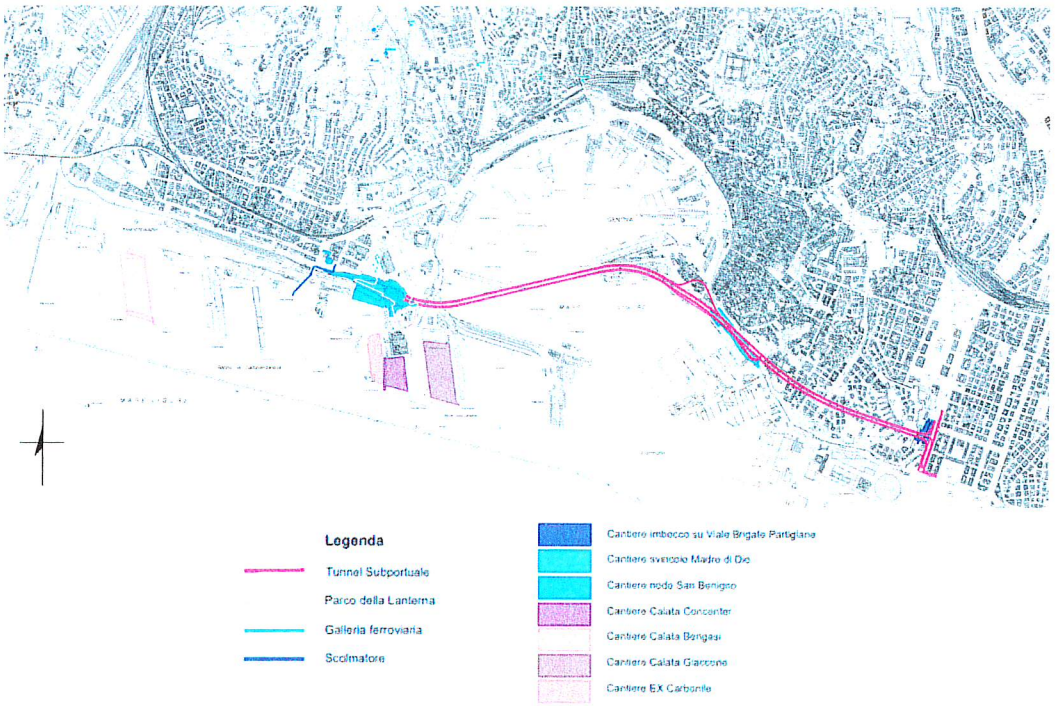


Figura 1. Tunnel Subportuale di Genova. Planimetria di Inquadramento.

L' "opera a mare", invece, sarà realizzata all'interno dell'area portuale di Genova, più precisamente nella porzione di specchio portuale identificato come Canale di Calma, delimitato a Nord dal sedime aeroportuale ("*runway*" e relative "*taxyway*") dell'aeroporto di Genova e a Sud dalla diga foranea.



Figura 2. "Opera a mare". Planimetria di Inquadramento.

Con riferimento al Piano Urbanistico Comunale (PUC) di Genova, l'area in variante ("opera a mare"), ricade in area marittima portuale (Canale di Calma), in continuità al distretto di trasformazione n° 7 "ex Piaggio - Aeroporto".

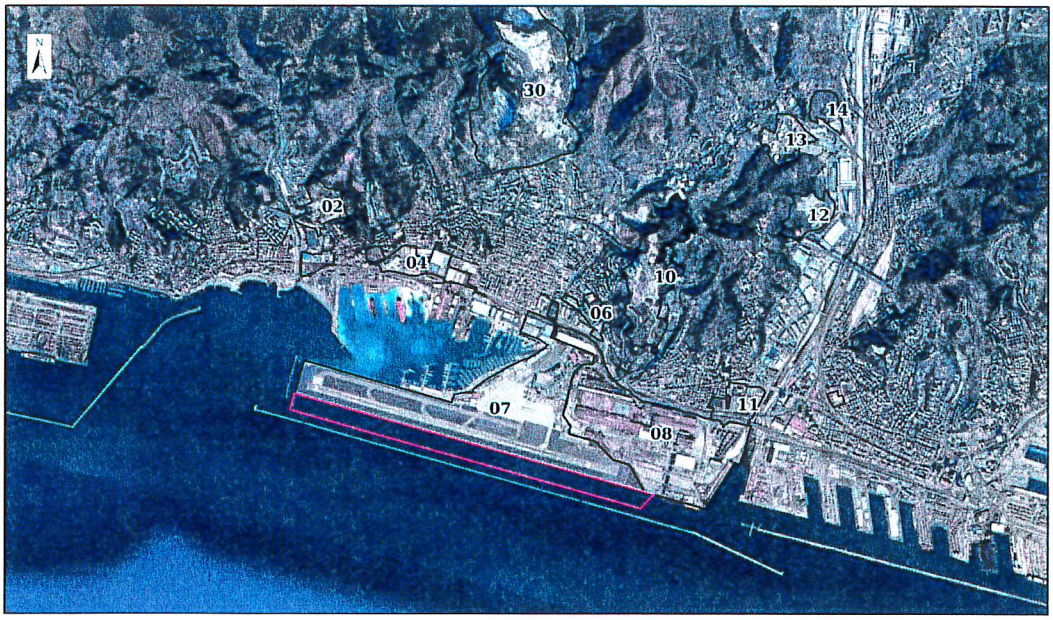


Figura 3. Stralcio cartografico della tavola "Livello 3 - Assetto urbanistico" del PUC del Comune di Genova

Dal punto di vista della tutela paesaggistica, il PUC negli elaborati "Livello 3 - Livello paesaggistico puntuale", non individua elementi di rilevanza per l'area dell' "opera a mare".

Relativamente al Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRP) del Porto di Genova, l'area in variante ricade in area portuale (Canale di Calma) ed è delimitata a Nord dal sedime aeroportuale e in parte da un'area a funzione industriale classificata come "IA4 - movimentazione materie prime e prodotti siderurgici" (rif.

Acciaierie d'Italia S.p.A.) ed a Sud da una "opera marittima di protezione", costituita dalla porzione occidentale della diga foranea.

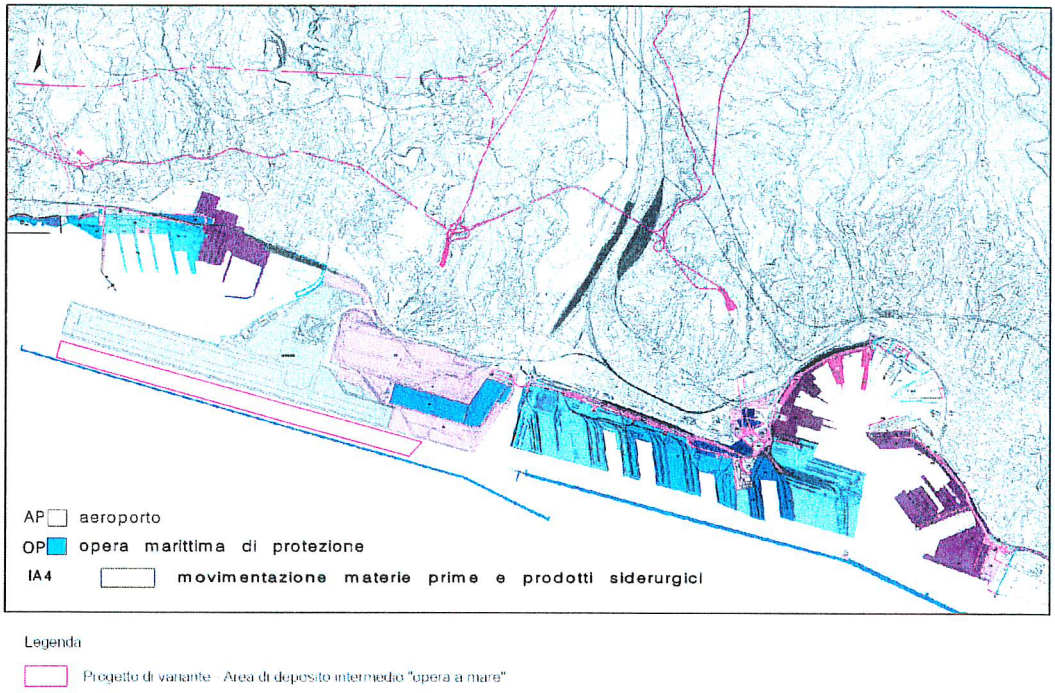


Figura 4. Stralcio del Piano Regolatore di Sistema Portuale del Porto di Genova

Relativamente alle aree sensibili e vincolate dal punto di vista ambientale (con riferimento alla compilazione della Tabella 8 della presente Lista di Controllo e all'Allegato 2 riportante gli elaborati grafici a supporto della Tabella 8), si sottolinea che l'"opera a mare", che si ricorda ricadere in ambito portuale, non ricade neppure parzialmente entro riserve e parchi naturali o all'interno di siti della Rete Natura 2000.

I siti più vicini sono il sito della Rete Natura 2000 ZSC IT1331615 "Monte Gazzo", ubicato circa 2,8 Km a Nord, e l'area naturale protetta di interesse locale "Parco delle Mura", ubicata circa 4,5 Km a Nord-Est.

Si precisa, però, che l'area del Golfo di Genova è inclusa nel Santuario Pelagos per i Mammiferi Marini e nella Important Marine Mammal Area (IMMA) del Mediterraneo Nord Occidentale (IUCN-MMPATF, 2017). Nel 2001, il Santuario Pelagos è stato anche aggiunto alla lista delle Aree Specialmente Protette di importanza mediterranea (SPAMI), nel quadro della Convenzione di Barcellona.

La perimetrazione dell'area protetta include anche l'area portuale in cui è ubicata l'"opera a mare". Nello specifico, all'interno del Canale di Calma o in prossimità della diga foranea che lo delimita non è stata segnalata la presenza di specie di mammiferi marini (fonte: www.intercet.it).

Con riferimento alle "Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) di cui al punto 13 della Tabella 8, si rammenta che l'"opera a mare" confina con il sedime aeroportuale ed in particolare con la zona che ospita la "*runway*" e le relative "*taxyway*". L'area è pertanto soggetta a vincolo aeroportuale secondo i dettami dell'Art. 707, comma 1, 2, 3 e 4 del Codice della Navigazione (RD n° 327 del 30/03/1942 e s.m.i.).

In merito a quanto sopra si ricorda con DM 4967 del 21/05/2015, il Ministero dei Trasporti ha approvato un apposito Accordo di Programma per la realizzazione dell'"opera a mare" nel Canale di Calma, redatto e siglato da Autostrade per l'Italia S.p.A., Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), Autorità Portuale di Genova (ora Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale) e Aeroporto di Genova S.p.A.

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D. Lgs.105/2015).
Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).
Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Con riferimento a quanto indicato nel precedente Capitolo 3, di seguito si descrive la variante proposta, ovvero l'introduzione di un nuovo sito di deposito intermedio, ossia l'"opera a mare" prevista nel progetto di adeguamento del sistema A7/A10/A12 del Nodo Stradale e Autostradale di Genova (cd. Gronda), in sostituzione di quello previsto nel progetto presentato in PAUR, ossia calata Giaccone.

Si precisa che le opere non sono soggette alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015 e s.m.i. relative al pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

L'"opera a mare" insiste nell'area portuale di Genova e consiste nell'ampliamento dell'attuale banchina a servizio dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, mediante la realizzazione di un nuovo rilevato da eseguirsi all'interno del Canale di Calma in prosecuzione dell'area aeroportuale esistente.

È costituita da un'area rettangolare situata nel Canale di Calma, delimitata a Nord dal sedime dell'aeroporto di Genova e a Sud dalla diga foranea; ha una lunghezza di circa 3.495 m, una larghezza di 165 m ed una superficie di circa 57,80 ha. La conterminazione sarà realizzata tramite cassoni cellulari, di tipo riflettente e non riflettente, completi di scanno di imbasamento e rinfianchi; l'opera a mare è suddivisa in più vasche, una delle quali sarà dedicata al deposito intermedio delle terre provenienti da Tunnel Subportuale.

La sezione tipologica della conterminazione è riportata nella Figura seguente.

Sul lato esterno, lungo i lati Ovest e Sud, è previsto un muro paraonde; sul lato Est, invece, ove l'altezza d'onda è inferiore, non è previsto il muro paraonde. Tutti i cassoni, inoltre, sono dotati di celle antiriflettenti.

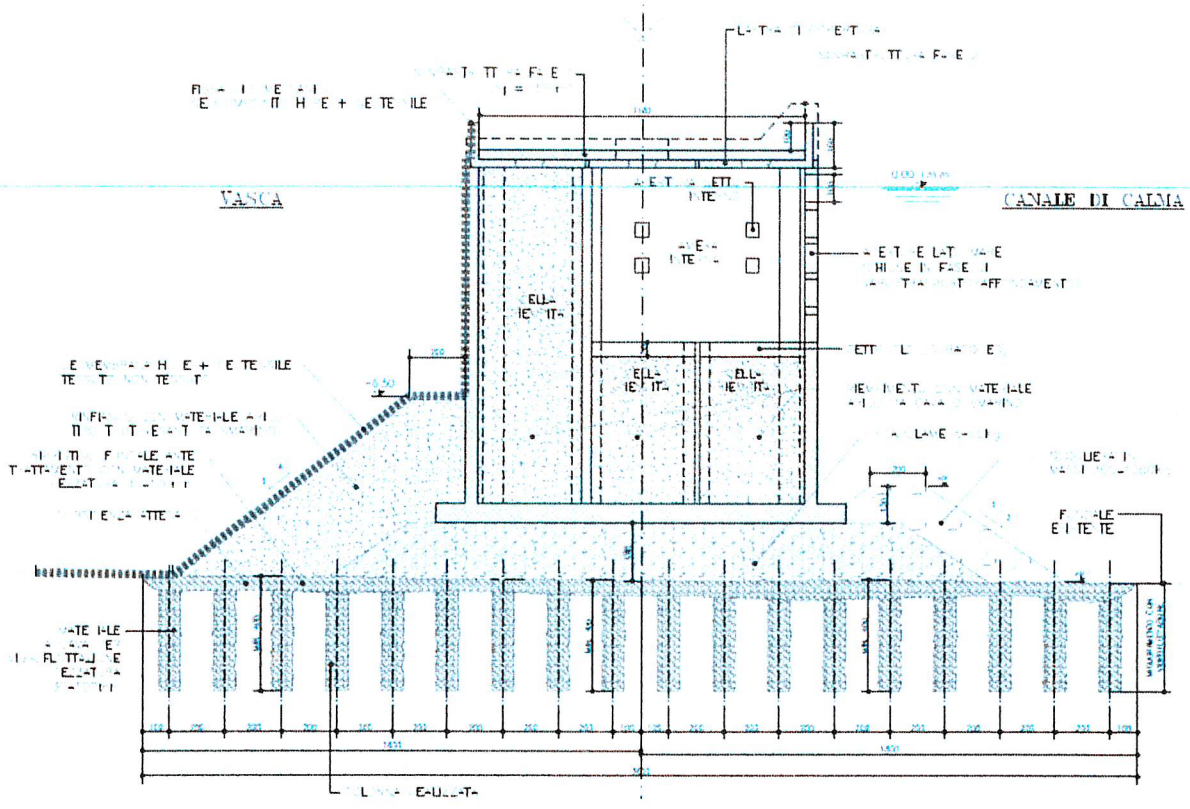


Figura 5. "Opera a mare". Sezione Tipo

Il marginamento dell'"opera a mare" deve assolvere non solo le funzioni statiche di sostegno del materiale versato internamente alla colmata, ma anche quella di chiusura idraulica. A tal fine sono previsti due diversi interventi:

- il primo intervento garantisce la chiusura dello strato di imbasamento del cassone; a valle della messa in opera dei cassoni cellulari viene realizzato un rinfianco con materiale di caratteristiche analoghe al tout-venant da cava, creando una superficie di appoggio per la messa in opera delle impermeabilizzazioni. Successivamente si provvede alla stesa del geocomposito, costituito da geomembrana HDPE e geotessile tessuto non tessuto. La geomembrana assolve alla funzione di impermeabilizzare l'opera (garantendo un coefficiente di permeabilità di 10-9 m/sec) e si estende sul fondale a partire dal piede del rinfianco; il geotessile tessuto non tessuto viene disposto sopra la geomembrana e presenta la funzione di proteggere la geomembrana dalle successive operazioni di riempimento;
- il secondo intervento riguarda la messa in opera di giunti tubolari tra cassone e cassone. Tali elementi tubolari sono costituiti da un doppio sistema reiniettabile, funzionale a sopperire ad eventuali movimenti/spostamenti dei cassoni cellulari durante la fase del riempimento delle vasche.

GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO

La gestione delle terre e rocce da scavo dell'intervento del Tunnel Subportuale di Genova è inquadrata secondo quanto previsto nel DPR 120/2017 ed è definita dal Piano di Utilizzo approvato con Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (rif DDR 332 del 19/01/2024), recante la pronuncia di VIA favorevole con prescrizioni con determinazione motivata di conclusione della conferenza di servizi decisoria in data 19 dicembre 2023.

Rispetto al Piano di Utilizzo approvato le variazioni intervenute non influiscono sul valore dei volumi totali di scavo che risultano confermati. Si evidenzia che non sono cambiate le previsioni progettuali, secondo i criteri indicati dall'art.15 del DPR 120/2017, ovvero relativi all'introduzione di nuovi siti di scavo e di riutilizzo e di nuove tecnologie di scavo, al netto della sostituzione del deposito intermedio previsto in calata Giaccone con il nuovo deposito intermedio proposto nell'Opera a Mare di Gronda, di cui alla presente lista di controllo.

Tale area, finalizzata al deposito intermedio del materiale di scavo in attesa della destinazione/utilizzo finale (Calata Bengasi e nuova diga forane), si aggiunge alle altre aree approvate in sede di PAUR.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Piano di Monitoraggio Ambientale del Tunnel Subportuale è stato integrato, in ottemperanza alla condizione ambientale a) della pronuncia favorevole di compatibilità ambientale, prevedendo anche attività di monitoraggio della componente ambiente idrico marino. Nell'ambito delle attività di costruzione del Tunnel Subportuale è pertanto previsto il monitoraggio della torbidità della colonna d'acqua nell'area dei lavori. L'obiettivo è prevenire eventuali sviluppi di plume di torbida all'interno del bacino e, soprattutto, prevenire possibili dispersioni e diffusione nelle aree esterne al Porto di Genova, associati in particolare al conferimento del materiale nelle diverse Calate previste a progetto. Tale monitoraggio sarà esteso all'"opera a mare", adeguando i punti di misura in funzione della modifica proposta.

Si precisa inoltre che è stata definita apposita procedura per la gestione di eventuali situazioni con alti livelli di torbidità, con comunicazione tempestiva di qualunque tipo di superamento dei livelli stabiliti (Livello di Attenzione pari a 9FTU e Livello di Allarme pari a 12FTU) per escludere effetti sulla qualità dell'ambiente.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
Procedure	*Autorità competente/ Atto / Data*
☐ Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
☐ VIA	_____
☐ Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	

☑ PAUR - Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale.	☑ Regione Liguria / Decreto Dirigenziale 332 - 2024 /19.01.2024.

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	*Autorità competente*
☐ Autorizzazione all'esercizio	☐ _____
Altre autorizzazioni ☐	☐ _____

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate[1]:	*SI*	*NO*	*Breve descrizione[2]*
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	☐	☒	L'"opera a mare" non interessa direttamente elementi del reticolo idrografico né fasce riparie. Non ricade neppure parzialmente in zone umide, così come individuate dalla normativa di riferimento e classificate come tali dalla convenzione di RAMSAR (di cui al DPR 448/76 e s.m.i. ed al DPR 184/87 e s.m.i.). Si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2.
2. Zone costiere e ambiente marino	☒	☐	L'"opera a mare" ricade in ambiente portuale (Canale di Calma) ed il limite settentrionale coincide con la linea di costa, costituita dal sedime aeroportuale. Non ricade dunque nella fascia di 300 metri dalla linea di *battigia* (D.Lgs. 42/2004, Art. 142, Comma 1, lettera a). (si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2).
3. Zone montuose e forestali	☐	☒	L'"opera a mare" è ubicata in ambiente marino (Canale di Calma); dunque non ricade neppure

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

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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate[1]:	*SI*	*NO*	*Breve descrizione[2]*
			parzialmente in zone forestali ed è esterna alla perimetrazione e classificazione delle zone montane di cui alla Legge 991/52 e s.m.i.. Per quest'ultimo punto si segnala, comunque, che il Comune di Genova e è classificato come di tipo "non montano" (si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2).
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	☒	☐	L'"opera a mare" non ricade neppure parzialmente entro riserve e parchi naturali o all'interno di siti della Rete Natura 2000. I siti più vicini sono il sito della Rete Natura 2000 ZSC IT1331615 "Monte Gazzo", ubicato circa 2,8 Km a Nord, e l'area naturale protetta di interesse locale "Parco delle Mura", ubicata circa 4,5 Km a Nord-Est. Si precisa, però, che l'area del Golfo di Genova è inclusa nel Santuario Pelagos per i Mammiferi Marini e nella Important Marine Mammal Area (IMMA) del Mediterraneo Nord Occidentale (IUCN-MMPATF, 2017). Nel 2001, il Santuario Pelagos è stato anche aggiunto alla lista delle Aree Specialmente Protette di importanza mediterranea (SPAMI), nel quadro della Convenzione di Barcellona. La perimetrazione dell'area protetta include anche l'area portuale in cui è ubicata l'"opera a mare". Nello specifico, all'interno del Canale di Calma o in prossimità della diga foranea che lo delimita, non è stata segnalata la presenza di specie di mammiferi marini (fonte: www.intercet.it).
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	☒	☐	L'"opera a mare", essendo in ambiente portuale (Canale di Calma), non è ricompresa nella zonizzazione di cui al D. Lgs. 155/2010 e s.m.i. relativa alla qualità dell'aria. Si segnala comunque che il sedime aeroportuale con cui confina è ricompreso nella zona "IT0711 -

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate[1]:	*SI*	*NO*	*Breve descrizione[2]*
			Agglomerato di Genova", che coincide con il territorio comunale di Genova. Benché le concentrazioni degli inquinanti misurate dalla rete regionale di qualità dell'aria siano migliorate negli anni, in tale agglomerato la situazione della qualità dell'aria risulta critica con riferimento al Biossido di Azoto (NO_2) per il traffico veicolare. (si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2). Per quanto attiene la qualità delle acque del Canale di Calma, non sono previsti punti di indagine nell'ambito del monitoraggio istituzionale condotto da ARPA Liguria. Il Canale di Calma ricade però nel corpo idrico marino costiero "14-Genova Polcevera" per il quale gli ultimi dati resi disponibili (anno 2023) indicano per lo stato di qualità chimico ed ecologico un valore "buono". Si precisa che nel progetto del tunnel subportuale, approvato in sede di PAUR, è previsto un piano di monitoraggio dell'ambiente marino, i cui punti di misura saranno adeguati in funzione della modifica proposta.
6. Zone a forte densità demografica	☒	☐	L'"opera a mare" è ubicata in ambito portuale (Canale di Calma), e dunque esterna ai nuclei urbani principali. Si segnala comunque che il territorio comunale di Genova è a forte densità demografica (censiti 562.422 abitanti - fonte Istat 2024 - per un territorio di 240,29 m^2) (si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2). Data l'ubicazione dell'"opera a mare", la densità demografica non risulta essere una criticità, considerando anche che le attività di recapito dei materiali di scavo saranno eseguite da mare.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	☐	☒	L'"opera a mare" non ricade neppure parzialmente zone di importanza paesaggistica, storica,

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate[1]:	*SI*	*NO*	*Breve descrizione[2]*
			culturale o archeologica, Come già riportato al punto 2, il limite settentrionale coincide con la linea di costa, costituita dal sedime aeroportuale. Non ricade dunque nella fascia di 300 metri dalla linea di battigia (D.Lgs. 42/2004, Art. 142, Comma 1, lettera a). L'area di notevole interesse pubblico (rif. D.Lgs. 42/04 e s.m.i., Art. 136) prossima è la "bellezza di insieme" denominata "Aree soprastanti il Piazzale Belvedere nel comune di Genova - Sampierdarena"), individuata con DM 11/12/1956, ubicata circa 4 Km a Nord-Est. Infine, per quanto riguarda i beni archeologici o architettonici tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.. (rif. Art. 10), i beni prossimi sono ubicati oltre la SS1 Aurelia, a circa 2 Km di distanza (si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2).
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	☐	☒	L'"opera a mare" ricade in ambiente portuale (Canale di Calma). Non interessa dunque direttamente colture riconducibili a produzioni DOC, DOP, tipiche del territorio genovese e, più in generale, del territorio ligure (si veda l'estratto mappa riportato in Allegato 2).
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	☐	☒	Consultando l'Anagrafe dei Siti Contaminati della Regione Liguria, emerge che l'"opera a mare" non ricade, neppure parzialmente, all'interno di aree classificate come siti contaminati (si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2).
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	☐	☒	L'"opera a mare" ricade in ambiente portuale (Canale di Calma). Non ricade dunque neppure parzialmente in territori sottoposti a vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto n° 3267 del 30/12/1923 (si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2).

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate[1]:	*SI*	*NO*	*Breve descrizione[2]*
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	☐	☒	L'"opera a mare" ricade in ambiente portuale (Canale di Calma) e più specificatamente in ambito portuale, protetto dalla esistente diga foranea. È dunque esterna alla perimetrazione delle aree a rischio idraulico di cui al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, alla perimetrazione delle aree a rischio e pericolosità di dissesto geomorfologico di cui al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) "Dissesti Geomorfologici" del 2024 della medesima Autorità ed alla perimetrazione delle aree a rischio e pericolosità di alluvione fluviale e costiera di cui al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) della medesima Autorità (si vedano gli estratti di mappa riportati in Allegato 2).
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)[3]	3		L'"opera a mare" ricade in ambiente portuale (Canale di Calma); trattandosi di ambito non edificato non è ricompresa nella classificazione sismica di cui all'OPCM 3519/2006 ed alla DGR 962/18. Si segnala comunque che il territorio comunale di Genova e la diga foranea che delimita il Canale di Calma sono classificate in zona sismica 3 "bassa pericolosità" (si veda l'estratto di mappa riportato in Allegato 2).
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	☒	☐	L'"opera a mare" confina con il sedime aeroportuale ed in particolare con la zona che ospita la "*runway*" e le relative "*taxyway*". L'area è pertanto soggetta a vincolo aeroportuale secondo i dettami dell'Art. 707, comma 1, 2, 3 e 4 del Codice della Navigazione (RD n° 327 del 30/03/1942 e s.m.i.). In merito a quanto sopra si ricorda con DM 4967 del 21/05/2015, il

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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate[1]:	*SI*	*NO*	*Breve descrizione[2]*
			Ministero dei Trasporti ha approvato un apposito Accordo di Programma per la realizzazione dell'"opera a mare" nel Canale di Calma, redatto e siglato da Autostrade per l'Italia S.p.A., Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), Autorità Portuale di Genova (ora Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale) e Aeroporto di Genova S.p.A.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'utilizzo dell'"opera a mare" come variante per il deposito intermedio dei materiali di scavo non determina una variazione dimensionale della stessa rispetto al progetto approvato.		*Perché:* L'utilizzo dell'"opera a mare" come variante per il deposito intermedio dei materiali di scavo non determina modifiche fisiche dell'ambiente (es: occupazione di specchio acqueo) rispetto al progetto approvato. L'occupazione fisica del territorio rimane dunque invariata.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'utilizzo dell'"opera a mare" come variante per il deposito intermedio dei materiali di scavo non determina l'utilizzo di risorse naturali con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili. Determina il risparmio di materiali, previsti nel progetto approvato per la conterminazione di calata Giaccone, ed un minimo incremento di consumi		*Perché:* L'utilizzo dell'"opera a mare" come variante per il deposito intermedio dei materiali di scavo non determina una variazione significativa del processo realizzativo e dunque del fabbisogno di materie prime da costruzione individuato nel progetto approvato. Si escludono effetti ambientali legati a tale aspetto.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
	energetici associati al leggero incremento della distanza percorsa dalle bettoline per il conferimento dei materiali. Non vi è inoltre consumo di suolo in quanto il conferimento avverrà a valle della realizzazione dell'opera a mare, in altro intervento (Gronda).			
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'utilizzo dell'"opera a mare" come deposito intermedio dei materiali di scavo non comporta né l'impiego né la produzione di sostanze nocive per la salute umana e per l'ambiente. Le uniche sostanze potenzialmente inquinanti sono i carburanti ed i lubrificanti utilizzati dai mezzi e macchinari d'opera durante la fase di recapito dei materiali di scavo.		*Perché:* L'utilizzo dell'"opera a mare" come deposito intermedio dei materiali di scavo non comporta variazioni rispetto al progetto approvato. Le tipologie di attività previste non configurano condizioni per le quali debbano essere gestite sostanze o materiali nocivi. Durante la fase di recapito dei materiali di scavo saranno inoltre adottati tutti gli accorgimenti e le buone pratiche necessarie ad evitare sversamenti accidentali dei liquidi potenzialmente inquinanti utilizzati, come descritto nel SIA approvato.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	☒ Si	☐No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'utilizzo dell'"opera a mare" come deposito intermedio dei materiali di scavo è uniformato alle stesse modalità di gestione dei rifiuti e delle terre e rocce di scavo già previste per il progetto approvato.		*Perché:* L'utilizzo dell'"opera a mare" come deposito intermedio dei materiali di scavo non determina variazioni rispetto a quanto previsto nel piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo approvato.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	☒ Si	☐No	☐ Si	☒No
	Descrizione: Le emissioni prodotte dall'utilizzo dell'"opera a mare" come deposito		*Perché:* Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
	intermedio dei materiali di scavo sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate dal recapito dei materiali di scavo e da emissioni di inquinanti gassosi prodotti dai mezzi e macchinari d'opera.		movimentazione/conferimento dei materiali nei siti di deposito, compresi quelli connessi alle emissioni polverulente, preliminarmente individuate in sede di PAUR sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale. Si conferma l'impostazione di tali misure gestionali, di prevenzione e mitigazione anche per l'area in variante.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	☒ Si	☐No	☐ Si	☒No
	Descrizione: Durante la fase di recapito dei materiali di scavo nell'"opera a mare" saranno prodotte emissioni sonore connesse alla movimentazione dei mezzi e macchinari d'opera ed alle lavorazioni previste. In generale, l'utilizzo dell'"opera a mare" come deposito intermedio dei materiali di scavo non determina variazioni in termini di emissioni (rumore e vibrazioni), in quanto sono previste le stesse tipologie di lavorazioni già approvate.		*Perché:* La variante proposta non comporta variazioni rispetto al progetto approvato.	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	☒ Si	☐No	☐ Si	☒No
	Descrizione: Durante la fase di recapito dei materiali di scavo nell'"opera a mare" i rischi di potenziale contaminazione delle acque riguardano l'ambiente marino, ancorché portuale, e sono riconducibili all'eventuale dispersione di sostanze inquinanti dai mezzi e macchinari d'opera (olio motore e/o carburanti). E' inoltre attivo un Piano di monitoraggio ambientale, con misurazione della		*Perché:* La variante proposta non comporta alcun potenziale nuovo impatto sul sistema marino rispetto al progetto approvato. Si confermano le valutazioni del SIA, per cui gli impatti potenziali descritti non sono ritenuti significativi in considerazione delle misure precauzionali che verranno adottate durante le lavorazioni per limitare i rischi di contaminazione. Pertanto eventuali sversamenti	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
	torbidità della colonna d'acqua nell'area dei lavori, al fine di prevenire eventuali sviluppi di plume di torbida all'interno del bacino e, soprattutto, prevenire possibili dispersioni e diffusione nelle aree esterne al Porto di Genova. Tale monitoraggio sarà esteso all'"opera a mare", adeguando i punti di misura in funzione della modifica proposta.		accidentali in mare saranno opportunamente contenuti e gestiti in modo da non causare contaminazione. Con riferimento al monitoraggio ambientale, si precisa inoltre che è stata definita apposita procedura per la gestione di eventuali situazioni con alti livelli di torbidità, con comunicazione tempestiva di qualunque tipo di superamento dei livelli stabiliti (Livello di Attenzione pari a 9FTU e Livello di Allarme pari a 12FTU) per escludere effetti sulla qualità dell'ambiente.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	☒ Si	☐No	☐ Si	☒No
	Descrizione: Per eventuali rischi sull'ambiente si rimanda a quanto riportato al precedente punto 7. Per la fase di recapito dei materiali di scavo nell'"opera a mare", all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC) che farà parte del Progetto Esecutivo saranno individuati i rischi potenziali che potrebbero coinvolgere i lavoratori e tutti gli accorgimenti, previsionali e gestionali, previsti dalla normativa vigente.		*Perché:* La corretta impostazione e gestione delle diverse fasi di lavorazione possono minimizzare, fino ad annullarlo pressoché completamente, il rischio di incidenti.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	☒ Si	☐No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'area portuale in cui è ubicata l'"opera a mare" è inclusa nella perimetrazione del Santuario Pelagos per i Mammiferi Marini e nella Important Marine Mammal Area (IMMA) del Mediterraneo Nord Occidentale (IUCN-MMPATF, 2017).		*Perché:* All'interno del Canale di Calma o in prossimità della diga foranea che lo delimita, non è stata segnalata la presenza di specie di mammiferi marini (fonte: www.intercet.it).	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'"opera a mare" non ricade neppure parzialmente in aree di cui all'elenco ufficiale delle aree protette (EUAP) predisposto dal Ministero della Transizione Ecologica (MASE), in aree importanti per l'avifauna (IBA, "Important Bird Areas"), ed in siti della Rete Natura 2000.		*Perché:* Non si individuano interferenze con zone o aree sensibili dal punto di vista ecologico.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'"opera a mare" ricade in ambiente portuale (Canale di Calma); non interessa, dunque, corpi idrici superficiali e/o sotterranei.		*Perché:* Non si individuano interferenze con corpi idrici superficiali e/o sotterranei.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'"opera a mare" confina con il sedime aeroportuale. Circa 1 Km più a Nord, oltre l'area industriale di Cornigliano, è presente la SS1 Aurelia e lo svincolo dell'Autostrada A10. Le attività di recapito dei materiali di scavo non interferiscono con la viabilità in quanto saranno effettuate da mare.		*Perché:* Non si prevedono effetti diversi o aggiuntivi rispetto a quelli già analizzati e approvati in sede di PAUR.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'"opera a mare" non è ubicata in una zona ad alta intervisibilità e fruizione pubblica. È ubicata all'interno dell'ambito portuale, non accessibile al pubblico, ed è visibile dal sedime aeroportuale e,		*Perché:* L'impatto percettivo della variante sul paesaggio è da considerarsi nullo in ragione della sua localizzazione e tipologia (deposito intermedio). Non si prevedono effetti diversi o aggiuntivi rispetto a quelli già	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
	parzialmente, dalle banchine portuali di Acciaierie di Italia S.p.A. e dal mare (rif. transiti nel Canale di Calma). Le attività di recapito dei materiali di scavo saranno effettuate con mezzi e macchinari d'opera tipici delle operatività in ambito portuale.		analizzati e approvati in sede di PAUR.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'"opera a mare" è ubicata in ambiente portuale (Canale di Calma).		*Perché:* L'utilizzo dell'"opera a mare" come variante per il deposito intermedio dei materiali di scavo non determina modifiche fisiche dell'ambiente (es: occupazione di specchio acqueo). Si ricorda infatti che l'opera a mare è stata valutata ed approvata nell'ambito progetto di adeguamento del sistema A7/A10/A12 del Nodo Stradale e Autostradale di Genova (rif. DM n° 28 del 23/01/2014, e successivo DM n° 0000082 del 02/04/2019) e che sarà realizzata in tempi utili per il conferimento dei materiali provenienti dal tunnel subportuale.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: Con DM 4967 del 21/05/2015, il Ministero dei Trasporti ha approvato un apposito Accordo di Programma per la realizzazione dell'"opera a mare" nel Canale di Calma, redatto e siglato da Autostrade per l'Italia S.p.A., Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), Autorità Portuale di Genova (ora Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure		*Perché:* Non sono identificabili conflitti e/o contrasti con le previsioni di uso del suolo contenuti negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale vigenti.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
	Occidentale) e Aeroporto di Genova S.p.A. L'"opera a mare" è ubicata in ambiente portuale (Canale di Calma) ed il suo utilizzo come deposito intermedio dei materiali di scavo non determina interferenze con quanto sopra e con le previsioni di piani e/o programmi (PUC, PRP, ecc.) approvati relativi all'uso del suolo, integrandosi tuttalpiù al suo interno.			
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	☒ Si	☐No	☐ Si	☒No
	Descrizione: Nonostante il territorio comunale di Genova è classificato a forte densità demografica, l'"opera a mare" è ubicata in ambito portuale (Canale di Calma), e dunque esterna ai nuclei urbani principali. Le unità residenziali prossime sono ubichiate circa 1 Km a Nord, oltre la SS1 e la linea ferroviaria (zona di Cornigliano).		*Perché:* Data l'ubicazione dell'"opera a mare", la densità demografica non risulta essere una criticità, considerando anche che le attività di recapito dei materiali di scavo saranno eseguite da mare.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: Nell'area in cui ricade l'"opera a mare" e nelle aree limitrofe non sono presenti recettori sensibili.		*Perché:* Le attività di recapito dei materiali di scavo nell'"opera a mare" sarà eseguite via mare e non interesseranno recettori sensibili.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'"opera a mare" è ubicata in ambito portuale (Canale di Calma), confinante con il sedime aeroportuale, dove non sono presenti elementi di rilevanza ambientale.		*Perché:* Non sono presenti elementi di rilevanza ambientale.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
	Le attività di recapito dei materiali di scavo saranno eseguite da mare. Relativamente alle acque superficiali e sotterranee, si rimanda al precedente punto 11.			
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L'"opera a mare", essendo in ambiente portuale (Canale di Calma), non è ricompresa nella zonizzazione di cui al D. Lgs. 155/2010 e s.m.i. relativa alla qualità dell'aria. Il sedime aeroportuale con cui confina è però ricompreso nella zona "IT0711 - Agglomerato di Genova", che coincide con il territorio comunale di Genova. Benché le concentrazioni degli inquinanti misurate dalla rete regionale di qualità dell'aria siano migliorate negli anni, in tale agglomerato la situazione della qualità dell'aria risulta critica con riferimento al Biossido di Azoto (NO_2) per il traffico veicolare. Il Canale di Calma ricade nel corpo idrico marino costiero "14-Genova Polcevera" per il quale gli ultimi dati resi disponibili da ARPAL (anno 2023) indicano per lo stato di qualità chimico ed ecologico un valore "buono".		*Perché:* L'utilizzo dell'"opera a mare" come sito di deposito intermedio dei materiali di scavo non determina variazioni rispetto a quanto già valutato in sede di progetto approvato. Le emissioni in atmosfera saranno dovute essenzialmente alla attività di recapito dei materiali (polveri) ed ai mezzi e macchinari d'opera, mentre i rischi di potenziale contaminazione delle acque marino costiere sono riconducibili all'eventuale dispersione di sostanze inquinanti dai mezzi e macchinari d'opera (olio motore e/o carburanti). Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di utilizzo dell'"opera a mare" sono indicate nel Capitolato Ambientale allegato al Progetto Esecutivo che costituisce il documento di riferimento per l'Appaltatore in merito agli adempimenti ambientali da mettere in opera. Si precisa infine che nel progetto del tunnel subportuale, approvato in sede di PAUR, è previsto un piano di monitoraggio dell'ambiente marino, i cui punti di misura saranno adeguati in funzione della modifica proposta.	
	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	*Descrizione:* L'"opera a mare" è ubicata in ambiente portuale (Canale di Calma), ed è esterna alla perimetrazione di aree a rischio idraulico, di aree a rischio e pericolosità di dissesto geomorfologico e di aree a rischio e pericolosità di alluvione fluviale e costiera. Inoltre, dal momento che non ricade in un ambito edificato, non è ricompresa nella classificazione sismica di cui all'OPCM 3519/2006 ed alla DGR 962/18. Si segnala comunque che il territorio comunale di Genova e la diga foranea che delimita il Canale di Calma sono classificate in zona sismica 3 "bassa pericolosità"		*Perché:* La variante proposta non determina alcuna variazione in merito alle valutazioni effettuate ed ai criteri adottati nel progetto approvato in sede di PAUR.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	☒ Si	☐No	☐ Si	☒No
	Descrizione: L' "opera a mare" è stata approvata ed autorizzata nell'ambito del progetto di adeguamento del sistema A7/A10/A12 del Nodo Stradale e Autostradale di Genova (cd. Gronda). Si precisa inoltre che le attività di realizzazione dell'opera a mare avverranno prima dell'inizio del conferimento dei materiali del tunnel. Non sono noti altri progetti approvati e/o attività esistenti tali da determinare effetti cumulativi rispetto a quelli già individuati per il progetto approvato.		*Perché:* Il progetto di adeguamento del sistema A7/A10/A12 del Nodo Stradale e Autostradale di Genova ha ottenuto valutazione positiva di compatibilità ambientale con Decreto Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n° 28 del 23/01/2014, e successivo DM n° 0000082 del 02/04/2019).	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	☐ Si	☒No	☐ Si	☒No
	Descrizione:		*Perché:*	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale		
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*	*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*
	L'"opera a mare" è localizzata a notevole distanza dal confine di stato.	Considerata la distanza dell'area di intervento dal confine di stato, non si ritiene che l'utilizzo dell'"opera a mare" come sito di deposito intermedio dei materiali di scavo sia suscettibile di determinare effetti di natura transfrontaliera.

10. Allegati

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

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

N.	*Denominazione*	*Scala*	*Nome file*
1	*Ubicazione delle aree di deposito intermedio approvate in sede di PAUR e dell'area in variante proposta ("opera a mare")*	-	*ALL1_Stralcio_Planimetrico.pdf*
2	*Elaborati grafici a supporto della Tabella 8*	varie	*ALL2_Estratti_Tabella_8.pdf*

autostrade per l'Italia

BUSINESS UNIT INGEGNERIA E REALIZZAZIONE
PROGETTI SPECIALI LIGURIA
(RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO)

(ing. Orlando MAZZA)