



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

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

Parere n. 2244 del 02/12/2016

Progetto:	Verifica di ottemperanza Nodo stradale ed autostradale di Genova, adeguamento sistema A7 - A10 - A12. D.M. 2014/28, del 23/01/2014. Prescrizioni lettera A nn. 5,8,11,12,15,20,23,24,27,30,33,35 e 37 (ID_VIP: 3173)
Proponente:	Autostrade per l'Italia S.p.A.

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

VISTA la nota prot. n. DVA-28045 del 10-11-2015, acquisita al prot. n. 3867/CTVA del 11/11/2015, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la nota prot. n. ASPI/RM/2015/19673/EU del 23.10.2015 di Autostrade per l'Italia S.p.A., acquisita con prot. 27790/DVA del 05/11/2015, con la richiesta dell'avvio della verifica di ottemperanza delle prescrizioni A.5 A.8 A.11 A.12 A.15 A.20 A.23 A.24 A.27 A.30 A.33 A.35 A.37 del DM-2014-28 del 23.01.2014, relativo al progetto "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento sistema A7-A10-A12";

VISTA la nota DVA-12604 del 10/05/2016, acquisita al prot. 1723/CTVA del 11/05/2016, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS la nota prot. n. ASPI/RM/9279/EU/del 29.04.2016 di Autostrade per l'Italia S.p.A., che, oltre alla richiesta dell'avvio della verifica di ottemperanza di ulteriori prescrizioni del DM-2014-28 del 23.01.2014 e del relativo Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, contiene integrazioni alla documentazione per l'ottemperanza della prescrizione A37 del medesimo decreto VIA, con riferimento al progetto di rinaturalizzazione della cava P62GE;

PRESO ATTO che il presente parere riguarda la verifica di ottemperanza delle prescrizioni A5, e A37 del DM-2014-28 del 23.01.2014, e limitatamente per la parte delle compensazioni ambientali relative al parco fotovoltaico (A5 e A37-parte), del progetto di forestazione o riforestazione (A37-parte) e dell'intervento di rinaturalizzazione della cava P62GE (A37-parte), in quanto, come dichiarato dalla stessa Autostrade per l'Italia S.p.A., il progetto del recupero delle acque drenate (A37-parte, denominato da ASPI A37- ter), non è stato presentato poiché resta collegato all'ottemperanza della prescrizione A31, che verrà eseguita nell'ambito del progetto esecutivo, a seguito di apposite indagini;

PRESO ATTO che il presente parere riguarda, inoltre, la verifica di ottemperanza della prescrizione A8 relativa alla valutazione della possibilità di trasporto dei materiali all'opera a mare attraverso bettoline;

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *Norme in materia ambientale* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *Conversione*

in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*;

VISTO il Decreto VIA n. 28 del 23/01/2014, relativo al progetto "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento sistema A7-A10-A12", e il pertinente parere positivo con prescrizioni della Commissione VIA e VAS n. 1282 del 28 giugno 2013;

VISTA la documentazione tecnica consegnata con la nota prot. n. ASPI/RM/2015/19673/EU del 23.10.2015 di Autostrade per l'Italia S.p.A., ai fini della verifica dell'ottemperanza alla prescrizione A5;

VISTA la documentazione tecnica consegnata con la nota prot. n. ASPI/RM/9279/EU/del 29.04.2016 di Autostrade per l'Italia S.p.A., ai fini della verifica dell'ottemperanza alla prescrizione A37;

VISTO il parere della regione Liguria - Dipartimento Territorio, prot. n. PG/2016/0116097 del 30/05/2016, inviato via pec e acquisito al prot. n. 0002067/CTVA del 08/06/2016;

VISTO il parere dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) prot. 01/08/2016-0080444-P del 01/08/2016, acquisito al prot. 0002782/CTVA del 01/08/2016;

VISTO il parere della regione Liguria - Dipartimento Territorio, prot. n. PG/2016/0271189 del 15/11/2016, inviato via pec e acquisito al prot. n. 0003872/CTVA del 16/11/2016;

PRESO ATTO degli esiti della riunione tecnica svoltasi presso la CTVA in data 26.05.2016, alla quale hanno partecipato tutti i soggetti interessati, tutti gli Enti coinvolti - ASPI, ILVA, Comune, Autorità Portuale, ENAC, Gestore Aeroporto di Genova e Regione Liguria - e ove la Autostrade per l'Italia S.p.A ha chiarito i singoli punti delle osservazioni di ILVA e Società per Cornigliano SpA e ha proposto le soluzioni progettuali;

CONSIDERATO che la prescrizione A5 del DEC/VIA n.28 del 23/01/2014 prevede:

- A5 : *Dovrà essere verificata da parte del MATTM la fattibilità del progetto del campo fotovoltaico di 25 Ha in relazione alla scarsità di territorio da utilizzare a tal fine e, in caso di mancata realizzazione, tale compensazione dovrà comprendere il completamento delle iniziative di supporto di cui al punto precedente o, in subordine, un eventuale progetto alternativo di energia rinnovabile e/o di efficientamento energetico di pari potenza;*

CONSIDERATO che la prescrizione A37 del DEC/VIA n.28 del 23/01/2014 prevede:

- A37: *"I progetti delle compensazioni ambientali previste dallo studio, ossia del parco fotovoltaico, del progetto di forestazione o riforestazione, del recupero delle acque drenate e dell'intervento di rinaturalizzazione della cava P62GE, dovranno essere concordati con la Regione Liguria e presentati al MATTM ai fini dell'ottemperanza";*

VALUTATO che il progetto del recupero delle acque drenate, denominato da ASPI A37-ter, non è stato presentato perché collegato all'ottemperanza della prescrizione A31, che verrà eseguita successivamente nell'ambito del progetto esecutivo in quanto necessita della preventiva esecuzione di indagini;

Progetto del campo fotovoltaico di cui alla prescrizione A.5 e A.37/parte

CONSIDERATO che:

- la proposta compensativa dell'ASPI, presentata nel corso dell'istruttoria VIA di cui al DEC/VIA n.28 del 23/01/2014, stima un valore di potenza necessaria per compensare i consumi energetici legati alla realizzazione e all'esercizio dell'infrastruttura pari a 10 MW, e propone, al fine di una migliore sostenibilità dell'opera sotto il profilo sociale, economico ed ambientale, la realizzazione di un parco fotovoltaico di circa 25 Ha, in grado di garantire il doppio della potenza, con oneri a

proprio carico, al netto dei costi di acquisizione delle aree;

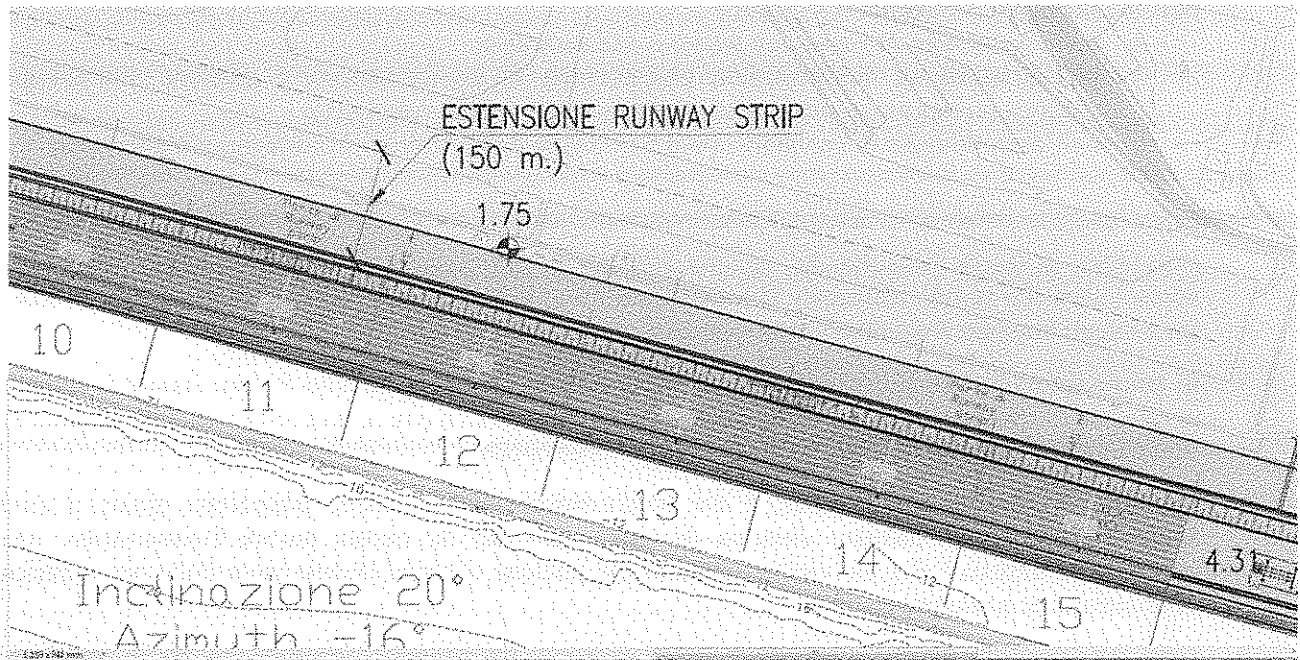
- da quando riportato nel parere della Commissione VIA e VAS n. 1282 del 28 giugno 2013 “*l’ASPI si impegna a coprire i costi di realizzazione, al netto dei costi di acquisizione delle aree messe a disposizione dagli Enti, di un parco fotovoltaico di 25 ettari e potenza pari a 20 megawatt, in grado di fornire circa 23 GWh ogni anno, rendendo autosufficiente dal punto di vista energetico l’infrastruttura in progetto e mettendo a disposizione della collettività una quantità di energia elettrica pari a circa il 60% dell’energia prodotta, ovvero un totale di circa 12 GWh; l’impianto, che verrà sottoposto ad autonoma procedura autorizzativa, permette di risparmiare circa 14.000 tonnellate di CO2;*”
- ai fini della verifica dell’ottemperanza, l’ASPI ha interessato il Comune di Genova che ha evidenziato le difficoltà di realizzare un impianto fotovoltaico di tali dimensioni nell’ambito comunale;
- nella documentazione presentata da ASPI, si chiarisce che l’ipotesi di “*completamento delle iniziative di supporto di cui al punto precedente*” ossia di compensazione ambientale alternativa al parco fotovoltaico citata nella prescrizione A4 non è percorribile;
- la prescrizione A4 recita “*Prima dell’approvazione del progetto esecutivo, dovrà essere presentato al MATTM, ai fini dell’ottemperanza, uno studio trasportistico di verifica funzionale del collegamento Genova Aeroporto – Genova Ovest, che considera le possibili soluzioni alternative, ivi incluse le iniziative di supporto all’attuale tracciato (viadotto Morandi), indicando altresì i tempi e i soggetti competenti per la realizzazione di tali soluzioni*”;
- la compensazione ambientale alternativa al parco fotovoltaico è superata dal fatto che dette opere risultano già finanziate ed a breve andranno in gara nell’ambito dei lavori del “lotto 10” della Strada a mare di Cornigliano;
- è stata verificata la fattibilità di realizzare l’impianto fotovoltaico sul sedime dell’opera a mare e a tal fine è stata interessata dal Comune di Genova l’Area Tecnica – Struttura di Staff Energy Manager del Comune che ha trasmesso la “*Nota di parere sulla fattibilità del parco fotovoltaico – prescrizione A5 del DEC/VIA n.28 2014 – Comune di Genova Agosto 2015*” che fornisce alcune considerazioni in merito a ipotesi alternative di sfruttamento di altre energie da fonti rinnovabili; l’opzione del fotovoltaico nei pressi dell’aeroporto risulta interessante dal punto di vista tecnico-economico fatte salve le verifiche di compatibilità con le operazioni di volo con gli Enti preposti;
- l’area della colmata che avrà una larghezza di 160 m e una lunghezza di 3.500 m. presenta, oltre ai 45 m della sua larghezza destinati all’adeguamento della *runway strip* lato mare dell’aeroporto che dovrà raggiungere i regolari 150 m, un’area di circa 40 Ha di terreno che, in considerazione dei vincoli aeroportuali, può essere sfruttata per la realizzazione del parco fotovoltaico, consentendo l’installazione di una potenza su tale area pari a 17,5 MW;
- in particolare il progetto di fattibilità fa riferimento agli elaborati SGT0500, SGT0501, trasmessi da ASPI per le verifiche di ottemperanza; sono previste verifiche per valutare la reale portanza e l’eventuale necessità di ulteriori opere di rinforzo della colmata, che comunque è stata dimensionata con portanza sufficiente a resistere all’eventuale fuoriuscita dalla pista di un aeromobile; inoltre, sono previsti appositi studi per valutare il comportamento del terreno anche considerando l’adiacenza del mare e le possibili mareggiate;
- la documentazione contiene una serie di esempi di realizzazione di parchi fotovoltaici in aree adiacenti agli aeroporti;
- il progetto di fattibilità considera l’adiacenza con una pista aerea di un aeroporto civile e i possibili effetti dell’impianto fotovoltaico sulle operazioni di volo, individuando soluzioni e proposte che sono state oggetto di verifica da parte dell’ENAC; in particolare è stata considerata:
 - o la possibile interferenza fisica dell’impianto con i velivoli;
 - o i possibili fenomeni di abbagliamento in fase di decollo, volo e/o atterraggio, a causa della luce rinviata dai moduli fotovoltaici o da ogni altro componente dell’impianto;
- dal punto di vista del sito di installazione i lavori e le opere necessarie per la realizzazione

dell'impianto sinteticamente consistono:

- nella recinzione dell'area con paletti e rete metallica;
 - nell'installazione dei manufatti prefabbricati di trasformazione e gestione dell'energia elettrica (compresa la stazione di trasformazione in Alta Tensione);
 - nell'assemblaggio dei pannelli con il montaggio delle strutture di sostegno prefabbricate;
- il progetto ha considerato moduli fotovoltaici da 60 celle di silicio policristallino, con una potenza tipica intorno ai 250 W e dimensioni di circa 165x100x5 cm; il generatore fotovoltaico è pensato assemblato in tavole fotovoltaiche, ognuna delle quali è composta da due file di 12 moduli poste una sopra l'altra. Le tavole, affiancate una vicina all'altra, formeranno il classico schieramento in filari tipico degli impianti fotovoltaici fissi installati a terra;
 - le tavole fotovoltaiche si prevedono posizionate ad una altezza di almeno 50 cm, fissate al terreno per mezzo di idonee strutture di sostegno in acciaio zincato e rivolte in una certa direzione rispetto al Sud e con una certa inclinazione rispetto al piano orizzontale;
 - l'energia in uscita dagli inverter, e dai trasformatori BT/MT, viene trasportata grazie a cavi sotterranei fino alla stazione elettrica di trasformazione; da questa partirà l'elettrodotto, che collegherà l'impianto alla più vicina e disponibile stazione elettrica facente parte della rete elettrica di trasmissione nazionale (RTN);
 - sono state proposte alcune soluzioni di posizionamento dei pannelli, concludendo che la soluzione che minimizza i pericoli legati all'abbagliamento e agli ostacoli per la navigazione aerea, senza inficiare eccessivamente la produzione elettrica dell'impianto, è la soluzione che prevede di installare il generatore fotovoltaico con un tilt di 20° e un azimut di -16°; la documentazione progettuale presenta un impianto con 10 serie di pannelli per la lunghezza della colmata, con una potenza installata di 17,5 MW che produrrebbe 20,1 GWh di energia elettrica l'anno;

VALUTATO che:

- il progetto del Parco Fotovoltaico rappresenta una delle compensazioni ambientali e interessa una parte della colmata a mare destinata ad ampliare la fascia di sicurezza verso mare dell'aeroporto di Genova;
- la realizzazione della colmata a mare, per una quota parte consente l'adeguamento della *runway strip* lato mare dell'aeroporto di Genova e per la restante parte costituisce una superficie piana utilizzabile per un progetto di Parco Fotovoltaico, previo rispetto dei vincoli aeronautici su di essa imposti, in grado di minimizzare il consumo di suolo in un territorio in cui l'elevata urbanizzazione o il pregio ambientale non ne avrebbero consentito la realizzazione in una diversa area;
- l'ottemperanza alla prescrizione prevede che le soluzioni siano concordate con la regione Liguria e pertanto nella riunione della CTVIA del 26.05.2016, il rappresentante della regione Liguria ha espresso il proprio parere favorevole in linea generale, demandando all'acquisizione del parere competente di ENAC anch'esso presente alla riunione. Successivamente, con nota prot. n. PG/2016/0271189 del 15/11/2016, inviato via pec e acquisito al prot. n. 0003872/CTVA del 16/11/2016, la Regione Liguria, Dipartimento Territorio, ha espresso parere favorevole ritenendo la prescrizione ottemperata;
- in data 01/08/2016 ENAC ha inviato il proprio parere favorevole PROT 0080444-P con il quale ritiene accoglibile l'ipotesi di realizzazione del parco fotovoltaico previsto dallo studio di fattibilità di ASPI, fatte salve le verifiche di compatibilità con le operazioni di volo ed il rispetto della vigente normativa di cui al Codice Civile e Codice della navigazione Circolare ENAC APT 32 "Il demanio Aeronautico Civile Statale"; inoltre, l'ENAC precisa che:
 - "l'impianto, ancorché finanziato e realizzato da terzi, dovrà essere intestato al Demanio pubblico dello Stato - Ramo Trasporti - Aviazione Civile, per essere successivamente affidato in concessione da ENAC al gestore aeroportuale;
 - l'energia prodotta dall'impianto, in quanto strumentale dell'aeroporto, dovrà essere destinata al soddisfacimento delle finalità pubbliche del trasporto aereo";
- il progetto di fattibilità del parco fotovoltaico presentato da ASPI si ritiene condivisibile;



Progetto di forestazione e riforestazione, di cui alla prescrizione A 37/parte

CONSIDERATO che in merito al progetto di forestazione e riforestazione:

- la proposta compensativa di ASPI, presentata nel corso dell'istruttoria VIA di cui al DEC/VIA n.28 del 23/01/2014, impegna l'ASPI medesima "al concorso finanziario, senza oneri connessi all'acquisizione delle aree ed alle procedure approvative dei progetti, per la realizzazione di un intervento di forestazione o riforestazione di aree a diverso uso del suolo attuale, in analogia ad altri interventi previsti nell'ambito della realizzazione della terza corsia dell'A14 nelle regioni Marche ed Emilia Romagna; sulla base del documento di "Specifiche Tecniche per Piano di Riforestazione", redatto da Regione Marche ai fini della attuazione dei citati interventi, è stata calcolata la necessità di forestare 31 ettari di territorio al fine di compensare una emissione equivalente di CO2 pari a 655 t";
- in funzione della specificità e della complessità del lavoro richiesto, la progettazione della forestazione e/o riforestazione è stata suddivisa in due attività: la prima metodologica, utile a definire le linee guida per l'individuazione delle tipologie di intervento ed i criteri di individuazione delle aree utilizzabili ai fini della forestazione e/o riforestazione, la seconda costituita dai progetti di forestazione e/o riforestazione veri e propri relativi ad una specifica area;
- ai fini della verifica di ottemperanza l'ASPI chiede la valutazione dei criteri riportati nelle linee guida di cui al Piano di forestazione (cfr. elaborato SGT0510), diretti all'individuazione delle aree utilizzabili ai fini della realizzazione degli interventi; l'analisi dei dati raccolti prende in considerazione:
 - Aree la cui riforestazione è sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale Regionale (LR 38/1998 e smi);
 - Aree soggette a vincolo paesaggistico, la cui riforestazione è sottoposta ad autorizzazione paesaggistica (D.Lgs. 42/2004 e smi, DPCM 12/12/2005);
 - Aree all'interno di siti appartenenti alla Rete "Natura 2000" (Dir. 92/43/EE), la cui riforestazione è sottoposta alla Valutazione di incidenza (DPR 357/97 e smi);
 - Aree soggette a vincolo idrogeologico (RD 3267/1923 e smi), la cui riforestazione è sottoposta a relativa autorizzazione;
 - Aree all'interno di Enti Parco (L. 394/1991), la cui riforestazione è sottoposta al Nulla Osta dell'Ente Parco;
- i parametri minimi per la foresta riportati nel PRF della Liguria sono quelli individuati dal Regolamento CE n.2152/2003 del 17 novembre 2003 ai fini del Protocollo di Kyoto e secondo le

indicazioni nazionali e regionali: i valori adottati dal Piano prevedono una superficie minima 0,5 Ha, una copertura minima chiome alberi 20%, un'altezza minima alberi 5 m, una larghezza media minima copertura arborea 20 m;

- i criteri considerano le distanze di impianto, la definizione del tipo d'impianto in modo da favorire la rinnovazione, la sostenibilità, la regimazione delle acque, l'assetto idrogeologico la protezione del territorio dai rischi di dissesto e il controllo dell'erosione dei suoli, la definizione paesaggistica nelle aree vincolate, eventuali servizi storico-culturali e turistico-ricreativi dei boschi;
- gli interventi prevedono l'impiego di piante autoctone, individuate considerando le serie dinamiche di vegetazione potenziale naturale in rapporto alle caratteristiche stazionali (meso e microclimatiche, geomorfologiche ed edafiche) delle aree oggetto di riforestazione, in modo da garantire al meglio la riuscita degli interventi, favorire la biodiversità e la non diffusione di pollini aggressivi dal punto di vista delle allergie in eventuali ambiti antropici esposti;
- sono state svolte indicazioni particolari per aree a rischio di dissesto, siti utilizzati a discarica, aree in prossimità di infrastrutture e in contesti rurali; è stata attribuita importanza alle cure culturali e trattamenti;
- il Piano prevede di concordare i singoli progetti con la Regione Liguria e trasmetterlo agli Enti locali per la conferma e agli Enti competenti per i pareri richiesti;
- la documentazione prevede che i progetti di forestazione e/o riforestazione nei livelli di sviluppo di dettaglio verranno sottoposti all'autorizzazione dell'ANAS, per ottenere la relativa copertura finanziaria prevista nell'ambito del progetto del Nodo stradale ed autostradale di Genova e, successivamente, dovranno essere sottoposti alle procedure di ottenimento delle autorizzazioni previste a livello ambientale e di pianificazione territoriale, laddove necessarie, ai fini dell'affidamento dei lavori e la realizzazione degli interventi;
- la fase finale di attuazione del Piano si concretizza nella contabilizzazione, nell'ambito del Registro nazionale dei serbatoi di carbonio agroforestali di cui alla Delibera CIPE 123/2002 "Piano di Azione Nazionale per la riduzione delle emissioni dei gas serra", e secondo le relative procedure, dei crediti di carbonio generati dalle riforestazioni previste nel Piano, una volta realizzate;

VALUTATO che:

- in assenza di aree al momento disponibili da individuare di concerto con la regione Liguria, ASPI ha redatto e presentato il Piano di forestazione, che fornisce le linee guida per l'individuazione delle tipologie di intervento ed i criteri di individuazione delle aree utilizzabili ai fini dell'intervento di forestazione e/o riforestazione che, come prevede il valore target dello Studio di Impatto Ambientale, dovrà essere utile ad abbattere le 655 tonnellate di CO2;
- gli interventi si prevedono realizzati in base alla disponibilità delle aree che verranno definite di concerto con la Regione Liguria;
- nella riunione della Commissione VIA del 26.05.2016, il rappresentante della regione Liguria ha espresso il proprio parere favorevole alle linee guida contenute nella documentazione agli atti, ratificato con nota della Regione Liguria - Dipartimento Territorio-Settore VIA prot. PG/2016/0116097 del 30.05.2016, specificando che *le prescrizioni di compensazione ambientale di cui al punto A.37, afferenti il progetto di forestazione o riforestazione e l'intervento di rinaturalizzazione della cava P62GE paiono ottemperate, fatti salvi eventuali approfondimenti da parte di altre strutture regionali;*
- il Piano di forestazione e riforestazione presentato da ASPI si ritiene condivisibile;

Progetto di rinaturalizzazione della cava P62GE, di cui alla prescrizione A 37/parte

CONSIDERATO che:

- la proposta compensativa di ASPI, presentata nel corso dell'istruttoria VIA di cui al DEC/VIA n.28 del 23/01/2014, impegna inoltre l'ASPI medesima "ad un intervento di rinaturalizzazione della cava

P62GE, attraverso riporti di terreno vegetale a fasce discendenti in concomitanza alla messa a dimora di arbusti locali. Qualora le pendenze attuali risultino inadatte a tale tipologia di intervento, si procederà attraverso "sacche a materasso" in reti metalliche rivestite internamente con stuoie sintetiche tridimensionali riempite di inerte terroso a matrice sabbiosa. Il terreno utilizzato per l'intervento sarà quello prodotto dallo scavo delle gallerie (in ambiente non amiantifero)";

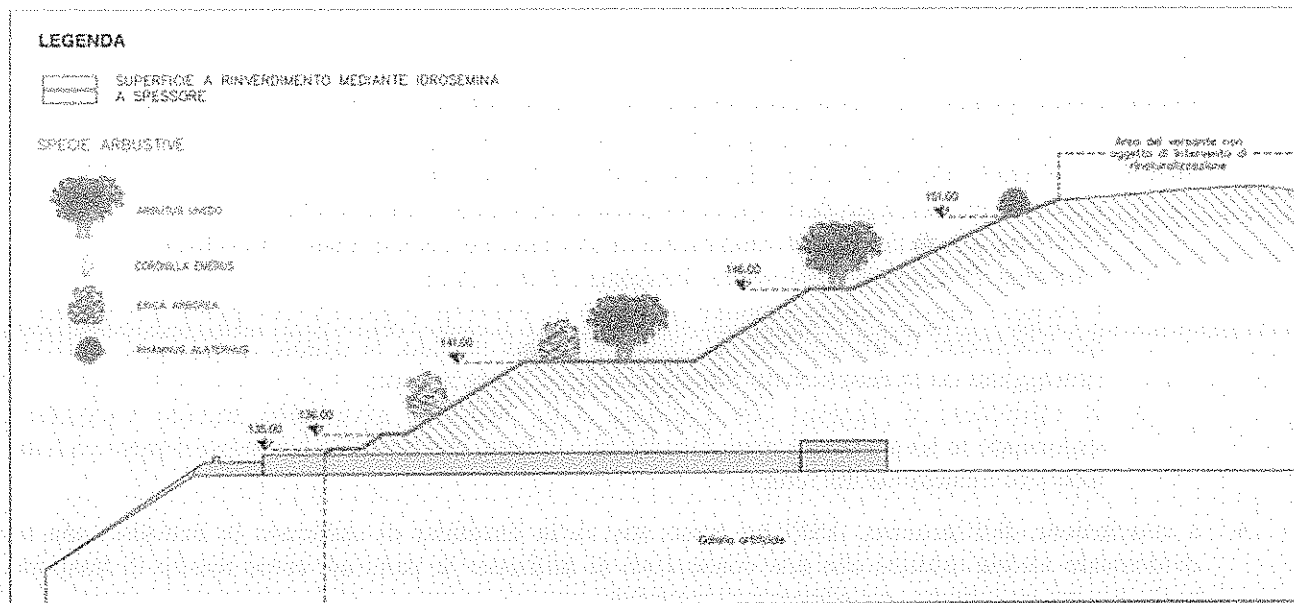
- come sopra riportato, per l'espletamento delle verifiche alla prescrizione A37 ASPI ha trasmesso, con nota 9279 del 29.04.16 la documentazione integrativa richiesta, relativamente alla cava P62GE "Rio Vigna" (cfr. elaborati SGT0520, SGT0521, SGT0522 e SGT0523);
- le ragioni della scelta della ex cava P62GE sono state fondate da una parte sul rispetto di quanto già individuato dagli strumenti di governo del territorio della Regione Liguria, che ha fissato i criteri riguardanti l'idoneità dei siti a divenire sede di abbancamento di materiali, e dall'altra sulla vicinanza ad un cantiere previsto in sede progettuale, che permette di limitare al minimo le interferenze con il territorio stesso sfruttando mezzi e materiali già posti in opera;
- scopo dell'intervento di rinaturalizzazione è quello di ottenere un ripristino allo stato naturale (ante realizzazione della cava) coerente alle aree limitrofe a quella in esame, così da poter ricreare un contesto vegetazionale connesso al territorio circostante, atto a stabilire una continuità vegetazionale e indirettamente anche faunistica;
- date le caratteristiche morfologiche e vegetali dell'area denaturalizzata, al fine di restituire all'area il suo stato naturale e di mettere in sicurezza i fronti di abbandono, il progetto consiste in due differenti tecniche di ingegneria naturalistica:
 - Tipologia 1: riprofilatura e successivo inerbimento con messa a dimora di specie arbustive da realizzare nella porzione inferiore del versante;
 - Tipologia 2: rivestimento vegetativo tramite idrosemina a spessore con l'applicazione di semi arbustivi pionieri in aggiunta alle sementi erbacee, in rete metallica e geostuoia tridimensionale, nella porzione superiore del versante;
- l'ASPI specifica che la realizzazione delle due tipologie di intervento ha lo scopo di creare una copertura vegetale del versante che riconferisce un valore paesaggistico all'area, nel contempo attivando un'azione antierosiva;
- la scelta delle specie arbustive da utilizzare per l'intervento in progetto è stata basata sulle caratteristiche vegetazionali presenti nell'intorno della cava dismessa, al fine di garantire coerenza e continuità tra il sito oggetto di rinaturalizzazione e l'ambiente naturale che lo circonda; la zona è caratterizzata da popolamenti arbustivi a dominanza di Erica arborea, boschi mesofili con forte presenza di specie alloctone e infestanti quali Robinia pseudoacacia ed aree antropizzate;
- la tipologia 1 prevede la realizzazione di una scarpata a gradoni mediante lo scavo e il riporto del terreno, l'inerbimento dell'intera area in esame mediante tecnica di idrosemina a spessore con la quale avviene lo spargimento di due strati di una miscela di sementi idonea alle condizioni locali. Successivamente si prevede la messa a dimora gli arbusti autoctoni; la piantagione avviene secondo un sesto di impianto irregolare e con specie diverse disposte a mosaico: Arbutus unedo; Coronilla emerus; Erica arborea; Rhamnus alaternus;
- per la tipologia 2 è prevista la realizzazione della tecnica di "rivestimento vegetativo tramite idrosemina a spessore con l'applicazione di semi arbustivi pionieri in aggiunta alle sementi erbacee, in rete metallica e geostuoia tridimensionale"; tale intervento, di tipo antierosivo di rivestimento, si prevede realizzato mediante la stesura di una stuoia sintetica tridimensionale di spessore minimo di 10 mm, sormontata da una rete metallica a doppia torsione;

VALUTATO che:

- il progetto descrive le due tipologie di intervento e indica gli interventi preparatori, le modalità di stesura e fissaggio della geostuoia e della rete metallica, il periodo di intervento, individuato nei mesi di marzo - maggio e settembre - novembre; sono previste cure colturali per un periodo di 5 anni;
- l'ottemperanza alla prescrizione prevede che le soluzioni siano concordate con la regione Liguria e pertanto nella riunione della CTVIA del 26.05.2016, il rappresentante della regione Liguria ha

espresso il proprio parere favorevole ratificato con nota della Regione Liguria- Dipartimento Territorio-Settore VIA prot. PG/2016/0116097 del 30.05.2016;

- l'intervento di rinaturalizzazione della cava P62GE si ritiene condivisibile;



Prescrizione A8 del DEC/VIA n.28 del 23/01/2014

CONSIDERATO che la prescrizione A8 prevede:

- A8 : "L'approvvigionamento dei materiali da costruzione e lo smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto; nell'ambito del progetto esecutivo dovrà essere valutata, in accordo con Autorità Portuale e Capitaneria di Porto, la possibilità del trasporto del materiale non amiantifero destinato all'opera a mare attraverso bettoline per limitare l'interferenza con il sito e le lavorazioni dell'ILVA"

CONSIDERRATO che in merito ai siti di approvvigionamento dei materiali e quelli di smaltimento il parere della Commissione VIA e VAS n. 1282 del 28 giugno 2013 prevede:

- le aree di approvvigionamento sono individuati nei territori comunali ricadenti entro un raggio di 60 chilometri a partire dallo svincolo autostradale di Genova Ovest;
- le aree di discarica speciale per le terre di scavo classificate oltre limite di accettabilità (codice Rosso), sono individuate in via preliminare in Italia e soprattutto in Germania;

VALUTATO che in merito ai siti di approvvigionamento dei materiali e quelli di smaltimento, l'ASPI conferma quanto già previsto dal progetto di cui al DEC/VIA n.28 del 23/01/2014, e la ricognizione già effettuata nell'intorno del tracciato autostradale, al fine di valutare le possibili ottimizzazioni dei percorsi dei mezzi; per quanto attiene alla gestione delle terre e rocce da scavo l'ASPI fa riferimento al Piano di Utilizzo redatto ai sensi del D.M. 161/12 ed approvato dal MATTM con provvedimento DVA-2013-0014268 del 19.06.2013;

CONSIDERRATO che in merito alla valutazione della possibilità di trasporto del materiale non amiantifero destinato all'opera a mare attraverso bettoline per limitare l'interferenza con il sito e le lavorazioni dell'ILVA, l'ASPI specifica che in data 15 dicembre 2014 si è svolto un incontro tecnico tra Capitaneria di Porto di Genova, Autorità Portuale di Genova ed ASPI durante il quale sono stati affrontati i seguenti argomenti:

- quantità da movimentare: il bilancio terre del progetto stima una quantità in 3.200.000 mc di smarino non amiantifero, con punte massime di arrivo al cantiere CI04 di circa 3.500 mc/giorno. Pertanto potrebbero essere utilizzate bettoline con portata 1.000 t (pari a circa 500 mc), prevedendo una flotta

[Handwritten signatures and initials]

di 7-10 imbarcazioni;

- tempi di carico e scarico: il carico delle bettoline potrebbe avvenire tramite nastro trasportatore, con capacità di 800 t/h, quindi potrebbe essere completato in circa due ore; lo scarico, invece, dovrebbe avvenire tramite escavatore, posizionato a bordo della bettolina o sui cassoni di conterminazione dell'opera a mare, con tempi più lunghi (8-10 ore);
- aspetti tecnico-nautici: la Capitaneria ritiene che le movimentazioni delle bettoline, sempre che la flotta si limiti al massimo ad una decina di unità, non costituiscano un problema se opportunamente pianificate; al contempo però evidenzia che sussistono alcune criticità:
 - necessità di dragaggio dello specchio acqueo antistante il cantiere CI04;
 - banchina del cantiere CI04 attualmente in concessione a Società per Cornigliano;
 - banchina del cantiere CI04 molto alta (circa 3,5 m s.l.m.);
 - ormeggio massimo delle bettoline pari a 10-12 metri di larghezza (compreso il parabordo), per consentire la navigabilità nel canale di calma residuo, in quanto le bettoline verranno ormeggiate sia in banchina del CI04 che lungo l'opera a mare;
 - le operazioni di scarico con l'utilizzo delle bettoline avverrebbe tramite escavatore, esponendo le lavorazioni a maggiore rischio di danni accidentali e conseguentemente ad una ulteriore dilatazione dei tempi;
- a conclusione dell'incontro, ASPI ha preso atto della fattibilità di utilizzare le bettoline, ma ha evidenziato alcune criticità che non consentono di utilizzare le bettoline come mezzo di trasporto esclusivo per un volume così rilevante di materiale:
 - necessità di frantumare il materiale che proviene dagli scavi di galleria in pezzature molto importanti (fino a 1 mc), in quanto non è gestibile tramite nastro trasportatore (si precisa che non potrebbero essere utilizzati altri mezzi di carico per la necessità di superare il fascio di binari dell'ILVA, che separa il cantiere CI04 dalla banchina);
 - elevati tempi di carico/scarico (la gestione del picco richiede la concomitanza di condizioni meteo-climatiche ottimali, l'assenza di eventi accidentali e l'assenza di interferenze, la necessità di una continua perfetta sequenza di attività di cantiere - del tutto teorica, considerate anche le difficoltà di condizioni al contorno dovendo operare in acqua), con conseguente aumento dei tempi e dei costi di costruzione;
- in conclusione, ASPI ha confermato che le bettoline costituiranno un mezzo operativo per la costruzione dell'opera a mare, ma che non potranno essere considerate come l'unico vettore per le movimentazioni di materiali così importanti previste dal progetto;

VALUTATO che:

- l'ASPI ha allegato alla documentazione il verbale dell'incontro del 15 dicembre 2014 sottoscritto dai soggetti interessati, dal quale si evince quanto sopra riportato;
- è stato raggiunto un accordo con ILVA in merito al tracciato, di cui alla prescrizione A9, la cui soluzione limita l'interferenza con il sito e le lavorazioni dell'ILVA e rende più funzionale il trasporto delle terre attraverso lo sluridotto come previsto nel progetto e nel Piano di Utilizzo approvati;
- la Commissione VIA e VAS con il parere n. 2220 del 11/11/2016 ha ritenuto ottemperata la prescrizione A9 del DM-2014-28 del 23.01.2014, relativa al passaggio dello sluridotto nell'area ILVA;
- il trasporto delle terre attraverso lo sluridotto, come esaminato nell'ambito del DM-2014-28 del 23.01.2014, si ritiene prioritario e l'utilizzo delle bettoline si ritiene un mezzo operativo di supporto per la costruzione dell'opera a mare;

VALUTATO in conclusione che:

- le prescrizioni A5 e A37/parte campo fotovoltaico si ritengono ottemperate, sulla base del progetto di fattibilità presentato da ASPI, fatte salve le autorizzazioni necessarie per la realizzazione dell'impianto, e la condizione dell'ENAC ai fini della destinazione al soddisfacimento di finalità

pubbliche di tutta l'energia prodotta dall'impianto;

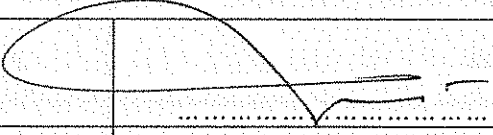
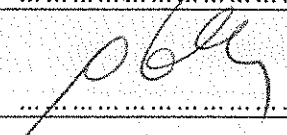
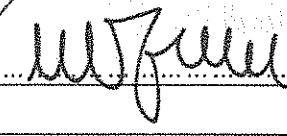
- la prescrizione A37/parte progetto di forestazione o riforestazione si ritiene ottemperata per la fase attuale di progettazione, condividendo il Piano di forestazione presentato da ASPI, fatta salva la necessità della definitiva verifica di ottemperanza della prescrizione a seguito alla definizione finale delle aree in accordo con la Regione Liguria e la presentazione dei singoli progetti al MATTM;
- la prescrizione A 37/parte progetto di rinaturalizzazione della cava P62GE si ritiene ottemperata fatte salve le autorizzazioni degli enti competenti ai fini della realizzazione dell'opera;
- la prescrizione A8 si ritiene ottemperata ai fini dell'utilizzo delle bettoline come mezzo operativo non esclusivo per la costruzione dell'opera a mare, ritenendo prioritario il trasporto delle terre attraverso lo sluridotto;

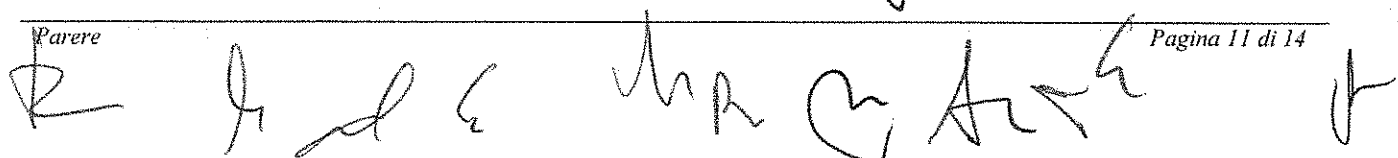
VALUTATO che i progetti delle compensazioni ambientali presentati da ASPI ai fini dell'ottemperanza della prescrizione A37, per il parco fotovoltaico, il progetto di forestazione o riforestazione e l'intervento di rinaturalizzazione della cava P62GE, dovranno acquisire tutte le autorizzazioni necessarie da parte degli enti competenti ai fini della realizzazione delle opere;

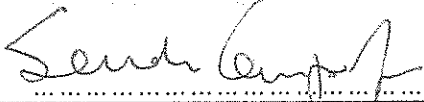
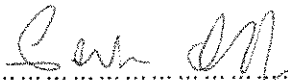
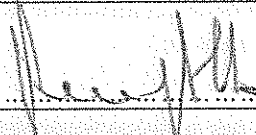
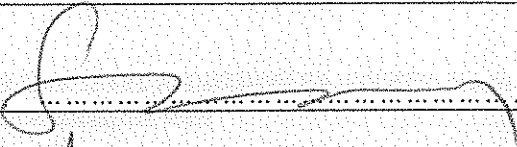

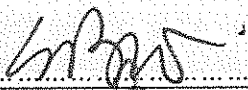


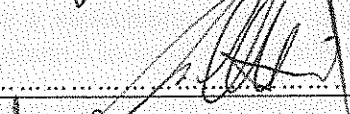

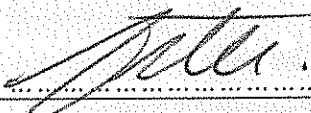

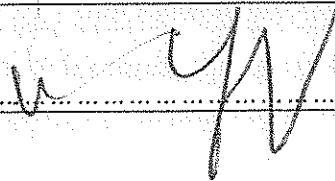
tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO, la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

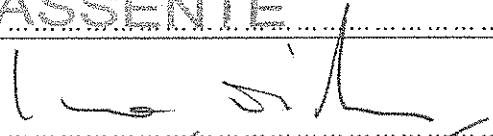
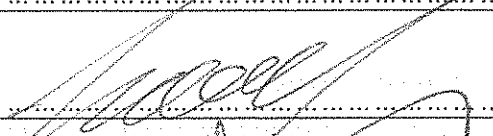
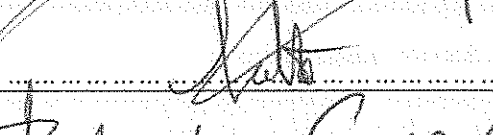
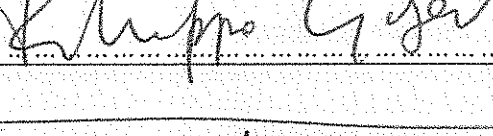



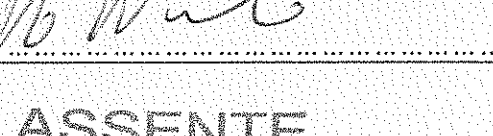

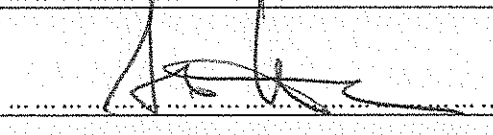


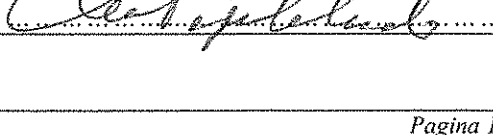
RTIENE che:

1. le prescrizioni A5 e A8 del DM-2014-28 del 23.01.2014, relativo al progetto "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento sistema A7-A10-A12" siano da considerarsi ottemperate;
2. la prescrizione A37 del medesimo DM-2014-28 del 23.01.2014 ed in particolare le parti relative al progetto del parco fotovoltaico e dell'intervento di rinaturalizzazione della cava P62GE siano da considerarsi ottemperate, fatte salve tutte le autorizzazioni necessarie da parte degli enti competenti ai fini della realizzazione delle opere e degli impianti;
3. la prescrizione A37 del medesimo DM-2014-28 del 23.01.2014 per la parte relativa al progetto di forestazione o riforestazione, sebbene sia ritenuto condivisibile il Piano presentato da ASPI, potrà essere definitivamente ottemperata a seguito della presentazione al MATTM dei singoli progetti come concordati con la Regione Liguria;
4. per quanto riguarda le prescrizioni A.11 A.12 A.15 A.20 A.23 A.24 A.27 A.30 A.33 A.35 e A.37 parte progetto del recupero delle acque drenate, denominato da ASPI A37-ter, del DM-2014-28 del 23.01.2014, le stesse non risultano allo stato ottemperate.


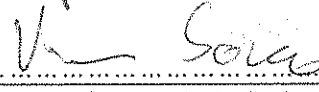
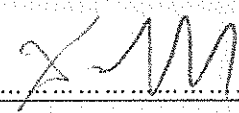
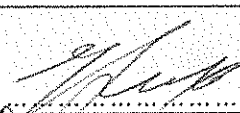
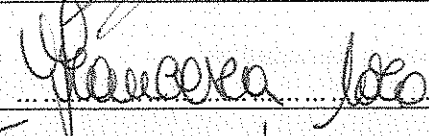
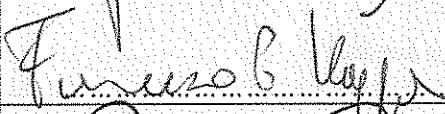
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	



Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	ASSENTE
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	

Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	

h

Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	