

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE, PAESISTICA ED AMBIENTALE

Settore Valutazione di Impatto Ambientale

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA PROTOCOLLO CENTRALE	
14 APR. 2004	
N.	2498
Uff. SKIL	Copia TEC

DEM SAPIENZA

Genova f-ol-ol
Prot. n.: 46034-960
Allegati: 1

Comune di Genova

Alla Provincia di Genova

Al Dipartimento ARPAL di
Genova

Al Dipartimento ARPAL
Direzione Scientifica

Spett.le
Autorità Portuale di Genova

Loro indirizzi

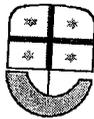
OGGETTO: deliberazione n. 256 del 24/03/2004.

Per opportuna conoscenza e quanto di competenza, si trasmette allegata alla presente copia della deliberazione regionale di cui all'oggetto.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE DELL'UFFICIO
(dott.ssa Gabriella Minervini)

SCHEMA N. 37326
DEL PROT. GEN. ANNO 2004



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Direzione Centrale del Segretario Generale
Affari Giunta - Servizio

SEDUTA DELLA GIUNTA REGIONALE : N 2533 del 24/03/2004

N. 256

IN DATA 24/03/2004

OGGETTO : Procedura di verifica screening exl.r. n. 38/98. Progetto per il recupero di Calata Olii Minerali e ampliamento di Calata Bettolo - Porto di Genova. Proponente Autorità Portuale di Genova. Non assoggettamento a VIA con prescrizioni.

CERTIFICAZIONE DELLE RISULTANZE DELL'ESAME DELL'ATTO

Si ATTESTA che nel corso dell'odierna seduta della Giunta Regionale, PRESIDENTE il Sig. Sandro Biasotti, con la partecipazione dei seguenti Componenti, che si sono espressi in conformità di quanto a fianco di ciascuno indicato:

PRESENTI	ASSENTI	I COMPONENTI DELLA GIUNTA - SIGNORI	VOTI ESPRESSI		
			FAVOR.	ASTEN.	CONTR.
X		Sandro Biasotti			
X		Vincenzo Gianni Plinio - Presidente	X		
	X	Nicola Abbundo - Vice Presidente	X		
X		Vittorio Adolfo - Assessore			
	X	Giacomo Gatti - Assessore	X		
	X	Piero Gilardino - Assessore			
X		Roberto Levaggi - Assessore			
X		Luigi Morgillo - Assessore	X		
	X	Renata Oliveri - Assessore	X		
X		Franco Orsi - Assessore			
		- Assessore	X		
6	4		6		

RELATORE alla Giunta Dott. Franco Orsi e con l'assistenza del Segretario Generale e del Dott. Franco Rizzo, che ha svolto le funzioni di SEGRETARIO

LA GIUNTA REGIONALE

all'unanimità HA APPROVATO il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale da pag. 1 a pag. 4 della presente cartella, autenticato dal Segretario della Giunta Regionale.

Data - IL SEGRETARIO
24/03/2004 (Dott. Franco Rizzo)

Il presente ATTO viene contraddistinto col numero, a margine indicato, del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA REGIONALE - Parte I

RISULTANZE
DELL'ESAME

AUTENTICAZIONE COPIE

AFFARI GIUNTA

IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martino)

CODICE PRATICA :

bettolo

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N..... 37326
DEL PROT GEN. ANNO.....2004



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Pianificazione Territoriale, Paesistica e Ambientale
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

OGGETTO : Procedura di verifica screening ex l.r. n. 38/98. Progetto per il recupero di Calata Olii Minerali e ampliamento di Calata Bettolo - Porto di Genova. Proponente Autorità Portuale di Genova. Non assoggettamento a VIA con prescrizioni.

DELIBERAZIONE

N. **256**

del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA

IN **24/3/04**
DATA

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO:

- il D.P.R. 12 aprile 1996 avente ad oggetto "Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della legge 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale";
- la legge regionale n. 38 del 30 dicembre 1998 "Disciplina della valutazione di impatto ambientale", nell'ambito della quale viene altresì disciplinato l'iter da seguire nei casi di verifiche di screening di cui all'art. 10, ed in particolare:
 - l'articolo 2, comma 4, secondo il quale la struttura competente in materia di VIA verifica, per i progetti relativi alle opere indicate nell'allegato 3 della medesima legge, se le caratteristiche degli stessi richiedano l'espletamento della procedura di VIA;
 - l'articolo 10, comma 2, secondo il quale la Giunta Regionale si pronuncia entro 60 giorni dall'attivazione della procedura di screening, sulla base della verifica effettuata dalla struttura regionale competente con riferimento agli elementi di cui all'allegato 5 ed ai criteri di cui all'articolo 16 della stessa legge, individuando eventuali prescrizioni per la mitigazione degli impatti ed il monitoraggio delle opere e/o degli impianti;
- il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 settembre 1999 ad oggetto "Atto di indirizzo e coordinamento che modifica ed integra il precedente atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della legge 22 febbraio 1994 n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione dell'impatto ambientale";

Data - IL DIRIGENTE
(Dott.ssa Daniela Minervini)

Data - IL SEGRETARIO
(Dott. Franco Rizzo)

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

AFFARI GIUNTA

bettolo

Dott.ssa Daniela Minervini

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE



- la Deliberazione della Giunta Regionale n. 752, approvata in data 12.07.2002, ad oggetto "Modifiche alle norme tecniche della VIA regionale e della verifica/screening";

PREMESSO che:

- l'Autorità Portuale di Genova ha avviato in data 10.2.04 l'attivazione la procedura di verifica/screening, relativamente alla realizzazione del recupero funzionale di calata Olii Minerali e ampliamento di Calata Bettolo, in particolare le opere a progetto constano nel riempimento di Calata Bettolo con avanzamento del fronte di banchina di circa 20 m rispetto all'attuale testata di Ponte Rubattino e di Ponte Paleocapa e contestuale riconfigurazione delle infrastrutture di trasporto presenti sul piazzale, nella realizzazione di una piccola darsena (21.000 mq) sul fronte est dell'area in esame, nell'installazione di nuovi serbatoi nell'area delle rinfuse alimentari e infine nell'installazione di una piattaforma ecologica;
- le opere previste nel progetto di che trattasi rientrano nell'allegato 3, punto 10 j)) della citata legge regionale n. 38 del 30.12.1998 e non ricadendo in aree naturali protette, sono sottoponibili alla procedura di verifica di cui al ridetto art. 10;

CONSIDERATO che:

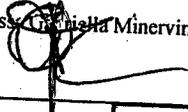
- l'istruttoria condotta dal responsabile del procedimento dell'Ufficio VIA al fine di valutare gli impatti del progetto risultanti dall'analisi della documentazione fornita, si è concretizzata nella relazione tecnica di cui al documento allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;
- dagli esiti dell'istruttoria, riportati nella suddetta relazione tecnica n. 236/2004, risulta che non è necessario assoggettare alla procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) il progetto in parola con le prescrizioni di seguito indicate;

RITENUTO di condividere le risultanze della relazione istruttoria, in precedenza richiamata, per le motivazioni ivi espresse.

SU PROPOSTA dell'Assessore al Territorio ed Ambiente

DELIBERA

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa  Gabriella Minervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott. Franco Rizzo)

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

ATTO

APPARI GIUNTA

bettolo


IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Aluochi)

PAGINA : 2

COD. ATTO : DELIBERAZIONE



1. di pronunciarsi nel senso che non debba essere assoggettato a procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 10 della l.r. 38/98, il progetto presentato dall'Autorità Portuale di Genova per la realizzazione del recupero funzionale di calata Olii Minerali e ampliamento di Calata Bettolo a condizione che:
- A per la piattaforma ecologica vengano osservate le seguenti prescrizioni:
1. dovranno essere previsti elementi di separazione acustica tra la parte del capannone dedicata all'impianto di trattamento e le parti dedicate ad altri usi al fine di garantire un adeguato comfort acustico a queste ultime;
 2. dovrà inoltre essere previsto un sistema di intercettazione del flusso delle acque oleose dalla bettolina ai serbatoi di stoccaggio in caso di rottura o malfunzionamento delle tubazioni di adduzione, al fine di evitare sversamenti in mare;
 3. dovrà essere prevista una fase di analisi dei rifiuti in entrata al fine di verificarne l'adeguatezza alle caratteristiche tecniche e di processo dell'impianto;
 4. dovrà essere implementato il livello di controllo del refluo in uscita;
 5. dovrà essere garantita la non immissione nell'ambiente di organismi pericolosi o geneticamente modificati;
- B per l'attività di stoccaggio e raccolta rifiuti si dovrà provvedere ad inviare gli atti e la documentazione relativa all'ottenimento della certificazione opportunamente modificata e verificata rispetto alla nuova ubicazione.
- C dovrà essere garantita la movimentazione delle merci via ferro almeno per il 20% il primo anno e il raggiungimento del 60 % dopo quattro anni dalla realizzazione dell'intervento;
- D dovrà essere definita una modalità di gestione dell'area in modo da garantire una efficienza di movimentazione che consenta tempi di permanenza non superiori a 5-7 giorni ;
- E dovrà essere presentato il progetto relativo al sistema di ricircolo finalizzato a consentire un adeguato ricambio idrico per lo specchio acqueo della darsena a progetto;
- F le attività di dragaggio e di riempimento dovranno essere concordate con i competenti uffici della Regione e meglio definite in merito ai seguenti aspetti e comunque:
1. caratterizzazione dei sedimenti oggetto del dragaggio, conforme all'allegato del D.M. 24/01/1996; il piano di caratterizzazione deve essere concordato con Regione ed Arpal; che effettuerà le attività di campionamento ed analisi;
 2. verifica ed eventuale modifica delle modalità di confinamento della vasca di colmata, con il raggiungimento di coefficienti di permeabilità compatibili con la tutela durevole dell'ecosistema marino-costiero, in relazione ai risultati della caratterizzazione dei sedimenti;
 3. elaborazione di un piano per la mitigazione degli impatti, in particolare finalizzata alla limitazione delle risospensione e diffusione dei sedimenti nell'intorno dell'area di intervento, dalla zona di dragaggio fino alla zona di refluitamento in vasca di colmata, in relazione ai risultati della caratterizzazione dei sedimenti.

Data - IL DIRIGENTE
(Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - IL SEGRETARIO
(Dott. Franco Rizzo)

ATTO

PAGINA : 3

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

bettolo

AFFARI GIUNTA

IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martner)



G dovrà essere attuato un controllo, a cura di Arpal, sulla realizzazione delle misure di mitigazione degli impatti previste dal progetto;
H dovranno essere meglio definite le modalità realizzative della parte terminale e visibile della nuova calata e degli interventi accessori, dando la preferenza a soluzioni a sporgente piuttosto che a setti continui, per alleggerire quantomeno la percezione delle piastre e dei pontili, coordinando così il disegno complessivo delle parti di nuova realizzazione con interventi similari già in fase realizzativa in altre parti del bacino portuale;
I dovrà essere evitato l'avanzamento di 20 m. del riempimento di Calata Bettolo, ed in caso contrario dovrà essere opportunamente giustificato e valutato sotto il profilo della sicurezza della navigazione.

- l'accettazione delle prescrizioni di cui sopra da parte del soggetto proponente dovrà essere inoltrata al Settore V.I.A. entro 30 giorni dalla pubblicazione del presente atto sul B.U.R.L.; la documentazione di cui al precedente punto 1) lettere a), c), d), e), f) h), i) dovrà essere inviata al Settore V.I.A. contestualmente alla elaborazione della progettazione esecutiva. La documentazione sarà verificata dal settore entro il termine di 30 giorni decorrente dal ricevimento degli atti, trascorso il quale si intende resa la verifica in senso positivo; il presente provvedimento acquisterà efficacia soltanto ad avvenuta positiva verifica da parte del Settore V.I.A. dell'ottemperanza alle suddette prescrizioni, ovvero dalla scadenza del suddetto termine di 30 giorni;
- contro il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso in opposizione, ai sensi dell'art. 18 della legge regionale 30 dicembre 1998 n.38, entro trenta giorni dalla pubblicazione sul B.U.R.L., fermo restando la possibilità di ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria, ai sensi della Legge 6.12.97 n° 1034, ovvero di ricorso straordinario al Capo dello Stato di cui al D.P.R. 24.11.71 N°1199, rispettivamente entro 60 e 120 giorni dalla sua conoscenza.
- di disporre che il presente provvedimento sia pubblicato, per estratto, sul B.U.R.L.

Si attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile del presente atto. FINE TESTO

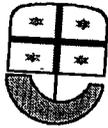
Data - IL DIRIGENTE

Data - IL DIRIGENTE
(Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - IL SEGRETARIO
(Dott. Franco Rizzo)

ATTO	AUTENTICAZIONE COPIE AFFARI GIUNTA IL RESPONSABILE (Dott. Mario Marini)	CODICE PRATICA bettolo
		PAGINA : 4
COD. ATTO : DELIBERAZIONE		

SCHEMA N.37326
DEL PROT. GEN. ANNO 2004



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Pianificazione Territoriale, Paesistica e Ambientale
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

N. **256**
IN DATA: **24/3/04**

OGGETTO : Procedura di verifica screening exl.r. n. 38/98. Progetto per il recupero di Calata Olii Minerali e ampliamento di Calata Bettolo - Porto di Genova. Proponente Autorità Portuale di Genova. Non assoggettamento a VIA con prescrizioni.

DOCUMENTI ALLEGATI COSTITUITI DAL NUMERO DI PAGINE A FIANCO DI CIASCUNO INDICATE

PER UN TOTALE COMPLESSIVO DI PAGINE N. 7

— FINE TESTO —

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa  Daniela Minervini)

**ALLEGATO
ALL'ATTO**

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA :

AFFARI GIUNTA

bettolo


IL PUNTIGLIANO
(Dott. Mario Puntigliano)

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

RELAZIONE ISTRUTTORIA n° 236 del 10.2.04
Procedura di SCREENING
(art. 10 della l.r. n.38/98)

OGGETTO: Recupero funzionale di Calata Olii Minerali e ampliamento di Calata Bettolo.

PROPONENTE: Autorità Portuale di Genova

TIPOLOGIA PROGETTUALE: punto 10e) dell'allegato 3 alla l.r. n.38/98, sito non compreso in aree protette

PROCEDIMENTO:

data di avvio: 10 febbraio 2004, contestuale alla conferenza referente dell'intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/77/DPR 383/94

collaborazioni richieste: settore Pianificazione Territoriale e Paesistica, settore Assetto del Territorio e Controllo Tecnico, ufficio Ambiente Marino e Costiero, ufficio Tutela Paesistica

Quadro di riferimento programmatico

Il decreto del Ministero dell'Ambiente n. 5395/2000 relativo alla compatibilità ambientale del PRP di Genova, ha richiamato le prescrizioni della Regione Liguria individuate con DGR 127 del 4.2.00 in merito al progetto del terminal contenitori di Calata Sanità, meglio motivato dalle esigenze di sviluppo dei traffici, dovrà essere realizzato nel pieno rispetto della compatibilità paesaggistica ed ambientali.

Sempre nello stesso decreto si richiama il parere della Sovrintendenza la quale in proposito al progetto di ampliamento di Calata Bettolo "si ritiene che possa essere realizzabile all'interno di una logica complessiva di mediazione tra incrementi consentiti ed altri negati (omissis) la colmata deve essere considerata dal punto di vista ambientale e paesaggistico, evento di grande impatto tale da meritare una riflessione in sede attuativa circa il ridisegno definitivo del perimetro del grande piazzale previsto soprattutto per quanto concerne la colmata e la rettifica della Calata Olii Minerali."

L'intervento è congruente con il PRP così come approvato dal Consiglio regionale.
Risulta tuttavia necessario verificare la compatibilità ambientale e paesaggistica dell'intervento nonché la giustificazione dell'opera.

Quadro di riferimento progettuale

Le opere a progetto constano nel riempimento di Calata Bettolo con avanzamento del fronte di banchina di circa 20 m rispetto all'attuale testata di Ponte Rubattino e di Ponte Paleocapa e contestuale riconfigurazione delle infrastrutture di trasporto presenti sul piazzale, nella realizzazione di una piccola darsena (21.000 mq) sul fronte est dell'area in esame, installazione di nuovi serbatoi nell'area delle rinfuse alimentari e infine installazione di una piattaforma ecologica.

La giustificazione dell'intervento si limita alla necessità di reperire nuovi spazi per la movimentazione dei contenitori, con riferimento ai contenuti del PRP.

L'avanzamento di 20 m si rende necessario per consentire la piena capacità delle gru porta contenitori.
Contrariamente a quanto rappresentato come motivazione tecnica l'avanzamento è motivato dalla necessità di mantenere tutti i contenitori delle rinfuse alimentari ed in particolare per non delocalizzare il serbatoio 5 di dimensioni notevoli.

Il mancato avanzamento del fronte banchina per circa 20 m e la delocalizzazione del serbatoio 5 comporterebbero la riduzione della capacità del piazzale ad un valore inferiore a 11.750 TEUS.

A fronte del previsto avanzamento del fronte di banchina si è reso necessario procedere alla demolizione del "Dente" di Molo Galliera al fine di consentire un giusto dimensionamento del Canale di Sampierdarena. Tale demolizione ha reso necessario prevedere la rilocazione della piattaforma ecologica e, in particolare dell'impianto di trattamento degli slops, per il quale è prevista la sistemazione nella porzione di Levante dell'area di intervento e, in particolare in corrispondenza degli spazi che si andranno a liberare alle spalle della banchina Nord della nuova darsena.

A seguito delle prescrizioni della Regione Liguria la configurazione dell'area prevede il mantenimento delle attività di bunkeraggio nella zona di Calata Bettolo.

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa  Gabriella Minervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott.  Franco Rizzo)

AFFARI GIUNTA


IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martignero)

Il riempimento sarà tale da consentire di realizzare una nuova superficie disponibile per circa 150,000 m² che verrà destinata alla movimentazione dei contenitori. In tal modo il terminal contenitori SECH avrà a disposizione una superficie complessiva di circa 410,000 m² e un nuovo fronte banchina lato Sud di lunghezza pari a 635 m in grado di alloggiare 5 gru portainer con sbraccio fuori dal filo banchina di 60 m.

Tale riempimento richiederà circa 2,730,000 m³ di materiale di cui circa 2,100,000 m ricavati dagli interventi di dragaggio previsti nell'ambito del Porto di Genova per l'adeguamento dei fondali (Autorità Portuale di Genova, 2003a); la quantità mancante verrà reperita ricorrendo a materiale di demolizione.

Il riempimento dello specchio acque antistante Calata Bettolo avverrà mediante la realizzazione di una cassa di colmata delimitata a Nord dalla stessa Calata Bettolo, a Est da Calata Canzio, a Ovest da Ponte Rubattino e a Sud da un fronte costituito da cassoni affondati in situ che andranno a costituire il nuovo fronte banchina.

I materiali di dragaggio verranno recuperati nell'ambito del Porto di Genova. I dati sulla qualità dei sedimenti sono tali da renderli utilizzabili per il riempimento della cassa di colmata. Durante le fasi successive di progettazione delle opere (e in particolare del riempimento) saranno condotte analisi di dettaglio della qualità dei sedimenti marini presenti nelle zone in cui si intende realizzare i dragaggi (approfondimenti dei dragaggi già autorizzati) al fine di valutare quali metodologie costruttive utilizzare per la realizzazione della colmata.

La modalità di realizzazione prescelta per il riempimento di Calata Bettolo prevede la realizzazione di un rilevato in materiale lapideo che divida il volume di riempimento in due zone rispettivamente per circa 1/3 e 2/3 del volume complessivo. Tale rilevato verrà realizzato in materiale inerte di demolizione, con pendenza di circa 2 su 3. La sommità sarà spianata consentendo di realizzare una pista di cantiere di larghezza pari a circa 10 m a quota circa 2 m sul livello del mare. Il volume a Nord di tale rilevato verrà riempito esclusivamente con materiale inerte di demolizione avente le caratteristiche tali da rispettare le prescrizioni in materia. In Figura 6.1 è presentata una planimetria descrittiva dell'intervento e una sezione tipica del rilevato in materiale lapideo.

In concomitanza con il riempimento di tale volume saranno portati in sito e affondati i cassoni che andranno a costituire il nuovo fronte mare e che delimiteranno a Sud la cassa di colmata che verrà riempita utilizzando materiale di dragaggio; in tal modo si potranno realizzare le opere in tempi più contenuti.

Durante la prima fase saranno movimentati esclusivamente materiali inerti da demolizione esenti da contaminazione, pertanto non si renderà necessario procedere ad interventi di impermeabilizzazione. Quando si inizieranno a movimentare materiali provenienti dai dragaggi portuali (seconda fase) sarà già realizzata la cassa di colmata delimitata a Sud dai cassoni con interventi di impermeabilizzazione tra cassone e cassone e al di sotto degli stessi e dei Ponti Rubattino e Paleocapa mediante l'infissione di palancole.

Una volta eseguito il riempimento si procederà alla realizzazione di un rilevato di precarico limitatamente alla parte riempita con materiale di dragaggio

Nell'ambito delle attività previste per la sistemazione superficiale delle aree in esame sono previsti anche interventi di demolizione, in particolare:

- demolizione di 6 serbatoi metallici (due di grandi dimensioni con diametro pari rispettivamente a 35 m e 20 m e quattro di dimensioni minori con diametri variabili da 7 a 10 m) nell'area della testata del ponte compreso tra Calata Canzio e Calata Oli Minerali;
- demolizione di 2 edifici (e altri 4 piccoli manufatti) alla radice di Ponte Rubattino per un volume complessivo di materiale di demolizione pari a circa 2,000 - 2,500 m³ la cui parte di inerte lapideo verrà utilizzata per il riempimento della calata;
- demolizione di un edificio di forma complessa localizzato all'estremità dell'attuale fascio ferroviario per un volume complessivo di materiale da demolizione 15,000 m³ la cui parte di inerte lapideo verrà utilizzata per il riempimento della calata ;
- demolizione di diversi manufatti alla radice di Calata Canzio, per complessivi 5,000 m³ circa, la cui parte di inerte lapideo verrà utilizzata per il riempimento della calata.

Nell'ambito dei previsti interventi di demolizione, Autorità Portuale predisporrà un piano di bonifica dei suoli interessati da tali interventi, qualora presentassero evidenze di contaminazione.

Autorità Portuale ha recentemente eseguito un censimento tra i concessionari delle aree portuali per verificare la presenza di amianto. Tale censimento rileva la presenza di amianto limitatamente ad una tettoia di superficie pari a circa 480 m². L'amianto presente in questo manufatto e quello che eventualmente si rinvenisse in altri manufatti verrà smaltito secondo la normativa vigente.

Il riassetto delle infrastrutture di trasporto si articolerà su interventi riguardanti sia il sistema stradale che quello ferroviario. È prevista la totale rilocazione dei binari presenti sul piazzale, utilizzando, per quanto possibile, il materiale attualmente presente sul piazzale, al fine di consentire un più funzionale utilizzo delle linee ferroviarie.

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa  Gabriella Minervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott.  Franco Rizzo)

AFFARI GIUNTA

 P..... C..... C.....
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martignone)

Nell'assetto di progetto, dunque, il parco ferroviario a disposizione dell'area dispone di 9 binari che terminano nella parte Sud-Ovest con un impianto "carrello trasbordatore" che consente di trasferire il locomotore da un binario all'altro senza l'utilizzo di scambi che accorcerebbero di oltre 100 metri la lunghezza operativa dei binari stessi.

Infine, con riferimento ai fasci ferroviari più interni (rispetto all'attuale fronte banchina), è prevista la dismissione dei tratti che raggiungono i fasci localizzati in asse al Ponte Paleocapa; tali fasci saranno collegati ad un nuovo asse che si otterrà delocalizzando leggermente a Nord il fascio che attualmente si trova sul fronte banchina di Calata Bettolo e realizzando un nuovo raccordo, utilizzando il materiale rotabile ottenuto dalla dismissione dei tratti descritti in precedenza. Si realizzerà una nuova viabilità di collegamento diretto dal nodo di S. Benigno all'area portuale nell'ambito del più ampio intervento di recupero funzionale di Calata Oli Minerali ed ampliamento di Calata Bettolo.

In particolare il presente progetto prevede:

- la riorganizzazione del piazzale S. Benigno con realizzazione di una rotatoria su cui si innestano i diversi collegamenti presenti e quelli in progetto;
- la demolizione del viadotto circostante la Lanterna;
- l'esecuzione di due nuovi viadotti di collegamento diretto a servizio dei terminalisti (asse 1) e del previsto nuovo varco (asse 2);
- il raddoppio dell'attuale viadotto di collegamento del piazzale con il nodo di San Benigno (asse 3), da realizzarsi parzialmente sul sedime lasciato libero dal citato viadotto da demolire attorno alla Lanterna.
- Tutte le opere ricadono si sviluppano nella parte dell'area portuale genovese con funzione prevalente commerciale; il traffico che percorrerà la nuova strada sarà quindi il medesimo traffico a destinazione portuale, composto in gran parte da mezzi commerciali.

Dal punto di vista tecnico-funzionale, l'andamento plano-altimetrico dei nuovi viadotti è tale da rispettare i numerosi vincoli presenti nell'area portuale sottostante, costituiti da una fitta rete di collegamenti ferroviari, dalla viabilità a raso, dagli edifici esistenti, dalla nuova passeggiata sopraelevata verso la Lanterna.

La posizione delle pile dei nuovi viadotti sarà compatibile con la funzionalità dei binari nella configurazione finale prevista in seguito al citato riassetto del parco ferroviario Bettolo. In corrispondenza degli attraversamenti ferroviari di maggiore obliquità ne è risultata una distanza massima tra le pile dell'ordine dei 50 metri.

Il progetto in esame prevede anche la realizzazione di una darsena di forma trapezoidale da realizzarsi a Levante dell'attuale Calata Oli Minerali.

Per realizzare la nuova darsena (per circa 21,000 m² di specchio acqueo), non sarà necessario procedere a nuovi dragaggi dedicati, le banchine Sud e Est verranno realizzate mediante l'utilizzo di cassoni affondati in sito, mentre le banchine Nord e Ovest verranno realizzate a giorno (banchina su pali con sottostante scarpata in massi). Tale soluzione consente di ridurre l'agitazione interna.

Tale darsena sarà principalmente a servizio del Terminal Oli minerali la possibilità di accosto per navi fino a 65 m lungo la banchina di Ponente (la lunghezza complessiva di tale banchina è pari a circa 213 m) e lungo la banchina di Levante (di lunghezza complessiva pari a circa 166 m); per navi da 51 m lungo la banchina Sud che ha una lunghezza di circa 90 m.

La diga di Levante realizzata in cassoni a parete verticale e offrirà la possibilità di ormeggio anche sul lato esterno (per navi di lunghezza fino a 190 m).

La banchina Nord (di lunghezza pari a circa 114 m) verrà utilizzata per le imbarcazioni a servizio della piattaforma ecologica.

Al fine di consentire un adeguato ricambio idrico per lo specchio acqueo della darsena a progetto, verrà installato un idoneo sistema di ricircolo il cui dimensionamento verrà elaborato in successive fasi di progettazione.

In tale darsena verranno ricollocati gli impianti AOC e Santoro e quindi verrà creata una piattaforma ecologica.

Infine per quanto attiene il terminal oli vegetali si prevede:

- la realizzazione di un nuovo gruppo di 16 serbatoi di piccola taglia per oli vegetali nelle aree di Ponte Paleocapa confinanti con le aree SECH;
- la creazione di un corridoio di transito per l'accesso all'edificio che verrà dato in uso alla AOC-Santoro;
- il trasferimento del bilico di pesatura vagoni;
- la creazione di un nuovo gruppo di 19 serbatoi in area Pentagono a compenso del serbatoio (11,500 m³) ceduto da SAAR ad AOC-Santoro.

Gli impianti AOC sono stati oggetto di VIA, pertanto sarà necessario richiamare le prescrizioni a suo tempo individuate.

La soc Santoro esegue operazioni derivanti dalla raccolta e stoccaggio dei rifiuti assimilati e non pericolosi o pericolosi provenienti da bordo e dalle attività a terra. Per tale attività si rimanda a quanto verrà individuato nella certificazione ISO 14000 con l'onere di verifica della stessa certificazione nella nuova ubicazione.

Quadro di riferimento ambientale

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Galina Minervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott. Franco Rizzo)

AFFARI GIUNTA

PROSECUZIONE C. AMMINISTRATIVO C. AMMINISTRATIVO
IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Marinara)

Ai fini di una buona efficienza del terminal risulta necessario che venga garantita la movimentazione delle merci via ferro almeno per il 20% il primo anno e il raggiungimento del 60 % dopo quattro anni dalla realizzazione dell'intervento ed inoltre un bassa permanenza dei container e pertanto dovrà essere definita una modalità di gestione dell'area in modo da garantire una efficienza di movimentazione che consenta tempi di permanenza non superiori a 5-7 giorni

ARIA: La fase più critica per quanto riguarda le emissioni di polveri e di inquinanti avverrà durante i mesi in cui si svolgono i maggiori movimenti terra. Si stima che le ricadute siano assolutamente accettabili e interessino esclusivamente l'area portuale e industriale. L'impatto associato è pertanto ritenuto di lieve entità e comunque reversibile.

TRAFFICO : In riferimento all'anno 2002 l'attività di movimentazione Container ha comportato un traffico di 77,000 mezzi pesanti, con un transito medio di circa 270 unità al giorno. Allo stato attuale (anno 2003) la movimentazione camion ha subito un incremento del 75%, fino a raggiungere il coinvolgimento di 135,000 veicoli pesanti in un anno. La stima riferita al 2004 considera un ulteriore aumento del traffico veicolare pesante di circa il 7%, fino ad una movimentazione di mezzi pesanti di circa 145,000 unità in un anno. Con la realizzazione delle opere a progetto, si stima di incrementare la movimentazione container da circa 300,000 TEUS attuali a 800,000 TEUS futuri. Attraverso il potenziamento della linea ferroviaria a servizio della zona, si prevede che metà del carico container venga smaltito su rotaia, attraverso 13,000 convogli l'anno, con una media di 46 treni al giorno, comunque entro il valore della potenzialità teorica del parco pari a 50 treni/giorno, considerando il numero di 8 binari del parco, con un tempo di formazione del treno-blocco (ovvero di scarico dello steso) pari a 3.5 ore per vettore, nell'arco giornaliero lavorativo. I restanti 400,000 TEUS saranno movimentati su gomma andando a costituire un traffico di mezzi pesanti di circa 200,000 camion all'anno, con traffico medio di circa 670 camion al giorno.

AMBIENTE MARINO: non sono possibili fenomeni di contaminazione, è prevedibile invece l'intorbidamento delle acque nell'area circostante gli scavi.. A tale proposito le analisi dei sedimenti hanno evidenziato parametri inferiori ai limiti della colonna B tabella 1 del DM 471/99.

L'immersione di materiali di escavo di fondali marini all'interno di casse di colmata è sottoposta, ai sensi dell'art.21 della L.179/2002, ad autorizzazione regionale che in questo caso è espletata attraverso la procedura di verifica screening; si ricorda che ai sensi del citato articolo l'autorizzazione viene concessa previo parere favorevole della commissione consultiva della pesca, di cui deve altresì essere informato il Ministero dell'Ambiente;

Con riferimento alla procedura di VIA nazionale, si ricorda che fra le prescrizioni risulta rilevante, ai fini della tutela dell'ecosistema marino-costiero, il punto i), che si riporta di seguito integralmente: "le attività di Dragaggio e riempimento porranno rilevanti problemi per tutta la durata dei cantieri, che abbracciano complessivamente l'intero periodo (15 anni) nel quale dovrebbero realizzarsi gli interventi previsti dal PRP. Gli impatti sull'ambiente dovuti in fase di cantiere al traffico indotto per la movimentazione dei materiali di scavo e di riporto, all'intorbidamento delle acque e alla possibilità di rimettere in sospensione il materiale fine e i contaminanti ad esso associato dovranno costituire, nella realizzazione dei singoli interventi, l'oggetto di accurati programmi di cantierizzazione nei quali siano esplicitate le necessarie precauzioni e le misure di minimizzazione adottate per contenere tali fenomeni, da verificare e da monitorare da parte dell'Arpal;"

Riguardo alla caratterizzazione dei sedimenti oggetto del progetto di dragaggio viene fornita una caratterizzazione chimica e microbiologica relativa ad alcune zone e datata 1996, che è da considerare come una caratterizzazione di massima da verificare attraverso nuovi rilievi conformi alle norme tecniche di cui al D.M. 24/01/1996; nel complesso tali analisi preliminari mostrano valori dei principali contaminanti chimici (metalli, idrocarburi, IPA, PCB, pesticidi organoclorurati) inferiori ai valori della tabella B del D.M. 471/99.

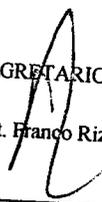
Risulta pertanto necessario che:

- Le attività di dragaggio e di riempimento debbano essere meglio definite in merito ai seguenti aspetti e comunque debbano essere concordate con i competenti uffici della Regione:
- caratterizzazione dei sedimenti oggetto del dragaggio, conforme all'allegato del D.M. 24/01/1996; il piano di caratterizzazione deve essere concordato con Regione ed Arpal; le attività di campionamento ed analisi devono essere effettuate da Arpal.
 - verifica ed eventuale modifica delle modalità di confinamento della vasca di colmata, con il raggiungimento di coefficienti di permeabilità compatibili con la tutela durevole dell'ecosistema marino-costiero, in relazione ai risultati della caratterizzazione dei sedimenti.
 - elaborazione un piano per la mitigazione degli impatti, in particolare finalizzata alla limitazione delle risospensione e diffusione dei sedimenti nell'intorno dell'area di intervento, dalla zona di dragaggio fino alla zona di refluento in vasca di colmata, in relazione ai risultati della caratterizzazione dei sedimenti.
- debba essere attuato un controllo, a cura di Arpal, sulla realizzazione delle misure di mitigazione degli impatti previste dal progetto.

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa  Minervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott.  Franco Rizzo)

AFFARI GIUNTA


IL FUNZIONARIO
(Dott.  Mario Martner)

SCARICHI: attualmente le aree di Calata Sanità e Calata Olii Minerali provvedono allo smaltimento delle acque reflue attraverso fosse imhoff, è prevista nella nuova configurazione un allacciamento diretto alla rete fognaria.

RUMORE: si stima che l'impatto acustico dovuto all'aumento degli attracchi sarà di entità contenuta.

PAESAGGIO è innegabile che l'intervento sia estremamente incidente dal punto di vista paesistico ambientale per le dimensioni stesse dell'opera, ma la sua percettività rispetto ad altri interventi è limitata alla localizzazione tra due grandi moli preesistenti e dal diverso rapporto con la città di questo particolare ambito.
Pertanto l'intervento è da ritenersi in linea di massima condivisibile in quanto completamento di opere già realizzate e funzionale ad interventi complessi di riorganizzazione dell'intero ambito portuale.
Dovranno essere meglio definite le modalità realizzative della parte terminale e visibile della nuova calata e degli interventi accessori, dando la preferenza a soluzioni a sporgente piuttosto che a setti continui, per alleggerire quantomeno la percezione delle piastre e dei pontili, coordinando così il disegno complessivo delle parti di nuova realizzazione con interventi similari già in fase realizzativa in altre parti del bacino portuale.

CONSIDERAZIONI

Con deliberazione n. 3203 del 27.9.96 era stata rilasciata la compatibilità ambientale per la realizzazione di un impianto di ricondizionamento delle acque oleose nel porto di Genova con le seguenti prescrizioni:

- effettuazione almeno mensilmente delle analisi allo scarico per la determinazione dell'estratto etero.
- sistema di intercettazione del flusso di acque oleose funzionante in caso di rottura o malfunzionamento.

Successivamente con deliberazione n. 885 del 4.8.00 sempre inerente la compatibilità ambientale dell'impianto trattamento acque di sentina della società AOC sono state individuate le seguenti prescrizioni:

"Dovrà essere posta particolare cura alla costruzione ed alla idonea capacità del bacino di contenimento dei serbatoi di stoccaggio, alla manipolazione e ai travasi degli oli recuperati, alla destinazione finale dei fanghi prodotti.

Dovranno inoltre essere osservate le seguenti prescrizioni:

- la progettazione dell'impianto dovrà tener conto dell'eventuale mantenimento e dei manufatti industriali esistenti sul molo, il recupero dovrà avvenire in maniera da integrarli con le strutture che verranno realizzate;
- dovranno essere previsti elementi di separazione acustica tra la parte del capannone dedicata all'impianto di trattamento e le parti dedicate ad altri usi al fine di garantire un adeguato comfort acustico a queste ultime;
- dovrà inoltre essere previsto un sistema di intercettazione del flusso delle acque oleose dalla bettolina ai serbatoi di stoccaggio in caso di rottura o malfunzionamento delle tubazioni di adduzione, al fine di evitare sversamenti in mare;
- dovrà essere prevista una fase di analisi dei rifiuti in entrata al fine di verificarne l'adeguatezza alle caratteristiche tecniche e di processo dell'impianto;
- dovrà essere implementato il livello di controllo del refluo in uscita;
- dovrà essere garantita la non immissione nell'ambiente di organismi pericolosi o geneticamente modificati.

CONCLUSIONI

Non si ritiene necessario assoggettare l'intervento a procedura di VIA, a condizione che:

1. vengano osservate le prescrizioni a suo tempo definite per la soc. AOC con deliberazione n. 885/00:
 - a) dovranno essere previsti elementi di separazione acustica tra la parte del capannone dedicata all'impianto di trattamento e le parti dedicate ad altri usi al fine di garantire un adeguato comfort acustico a queste ultime;
 - b) dovrà inoltre essere previsto un sistema di intercettazione del flusso delle acque oleose dalla bettolina ai serbatoi di stoccaggio in caso di rottura o malfunzionamento delle tubazioni di adduzione, al fine di evitare sversamenti in mare;
 - c) dovrà essere prevista una fase di analisi dei rifiuti in entrata al fine di verificarne l'adeguatezza alle caratteristiche tecniche e di processo dell'impianto;
 - d) dovrà essere implementato il livello di controllo del refluo in uscita;
 - e) dovrà essere garantita la non immissione nell'ambiente di organismi pericolosi o geneticamente modificati.
2. la soc. SANTORO- dovrà provvedere ad inviare gli atti e la documentazione relativa all'ottenimento della certificazione opportunamente modificata e verificata rispetto alla nuova ubicazione.
3. dovrà essere garantita la movimentazione delle merci via ferro almeno per il 20% il primo anno e il raggiungimento del 60 % dopo quattro anni dalla realizzazione dell'intervento;
4. dovrà essere definita una modalità di gestione dell'area in modo da garantire una efficienza di movimentazione che consenta tempi di permanenza non superiori a 5-7 giorni;
5. dovrà essere presentato il progetto relativo al sistema di ricircolo finalizzato a consentire un adeguato ricambio idrico per lo specchio acqueo della darsena a progetto;

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Gabriella Mervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott. Franco Rizzo)

AFFARI GIUNTA

IL FUNZIONARIO
(Dott. Mario Martini)

5. Le attività di dragaggio e di riempimento dovranno essere meglio definite in merito ai seguenti aspetti e comunque dovranno essere concordate con i competenti uffici della Regione:
- a) caratterizzazione dei sedimenti oggetto del dragaggio, conforme all'allegato del D.M. 24/01/1996; il piano di caratterizzazione deve essere concordato con Regione ed Arpal; le attività di campionamento ed analisi devono essere effettuate da Arpal.
 - b) verifica ed eventuale modifica delle modalità di confinamento della vasca di colmata, con il raggiungimento di coefficienti di permeabilità compatibili con la tutela durevole dell'ecosistema marino-costiero, in relazione ai risultati della caratterizzazione dei sedimenti.
 - c) elaborazione un piano per la mitigazione degli impatti, in particolare finalizzata alla limitazione delle risospensione e diffusione dei sedimenti nell'intorno dell'area di intervento, dalla zona di dragaggio fino alla zona di refluento in vasca di colmata, in relazione ai risultati della caratterizzazione dei sedimenti.
7. dovrà essere attuato un controllo, a cura di Arpal, sulla realizzazione delle misure di mitigazione degli impatti previste dal progetto;
8. dovranno essere meglio definite le modalità realizzative della parte terminale e visibile della nuova calata e degli interventi accessori, dando la preferenza a soluzioni a sporgente piuttosto che a setti continui, per alleggerire quantomeno la percezione delle piastre e dei pontili, coordinando così il disegno complessivo delle parti di nuova realizzazione con interventi similari già in fase realizzativa in altre parti del bacino portuale;
9. dovrà essere evitato l'avanzamento di 20 m, ed in caso contrario dovrà essere opportunamente giustificato e valutato sotto il profilo della sicurezza della navigazione.

FINE TESTO

Il presente documento, ricevuto su n. _____ pagina di tre
singolarmente firmata e conforme all'originale agli atti.
Genova, il **31 MAR. 2004**



Il Funzionario
(Dott. Mario Martinero)

M. Martinero

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Gabriella Intervini)

G. Intervini

Data - IL SEGRETARIO

(Dott. Franco Rizzo)

F. Rizzo