



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

Al Direttore Generale per la Crescita
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo
Dott. Oliviero Montanaro
CRESS-UDG@minambiente.it

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID: 7348] Porto di Genova. Formazione di una nuova calata ad uso cantieristica navale ed adeguamento idraulico del tratto terminale del Rio Molinassi.
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.**

Con nota prot. n. 243208 del 7/07/2021, acquisita al prot. n. 91246/MATTM del 25/08/2021, il Comune di Genova ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto modifica ad opera ricadente in Allegato II-bis, punto 2, lettera h, "Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi".

Con Decreto Direttoriale n. 372 del 21/10/2015, è stato escluso da procedura di VIA, con condizioni ambientali, il progetto "Nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno del Porto Petroli di Genova Sestri Ponente e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi".

Il progetto consiste nella creazione di una piattaforma industriale per il trasferimento delle attività industriali, al fine del miglioramento della logistica delle aree cantieristiche. L'area oggetto di riempimento (nuova calata a mare) interessa la foce del Rio Molinassi, che attualmente presenta una situazione di elevata pericolosità per insufficienza delle sezioni e che, nell'ambito degli interventi di realizzazione della nuova piattaforma industriale, verrà deviato nel tratto terminale, adeguandone al contempo la sezione idraulica.

Le opere previste di messa in sicurezza del Rio Molinassi (opere di Lotto 1) consistono in:

- spostamento del tracciato del rio Molinassi verso ovest, con lo sfocio esistente traslato verso il Pontile Delta, al limite delle aree Fincantieri nel tratto verso mare;
- rifacimento del ponte di Via Merano e la realizzazione delle opere connesse a monte, relative alla riprofilatura del fondo alveo al rifacimento dei muri di sponda o al consolidamento di quelli esistenti;
- adeguamento delle sezioni idrauliche di deflusso nel tratto a valle di via Merano fino alla foce;
- realizzazione di due vasche di sedimentazione (a valle di via Ronchi, subito prima dello sbocco a mare).

ID Utente: 6893

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6893_2021-0231

Data stesura: 02/09/2021



Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

Data: 20/09/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Nel mese di agosto 2020, il Comune di Genova ha presentato un'istanza di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006, per il "Progetto di modifica al progetto della nuova calata ad uso cantieristico navale all'interno del Porto Petroli di Genova e della sistemazione idraulica del rio Molinassi".

L'istruttoria si è conclusa con nota prot. 75079/MATTM del 28/09/2020, con la quale si è ritenuto che per i soli interventi di modifica del progetto della nuova calata a mare (modifica della tipologia del materiale di riempimento, modifica del profilo ed estensione della superficie della colmata - opere di Lotto 2 del Progetto 2014) e di modifica delle opere di sistemazione idraulica del Rio Molinassi (modifica del tracciato e riduzione superfici tombinate da piazza Clavarino alla foce - opere di Lotto 1 del Progetto 2014), sia possibile escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi diversi e/o di maggiore entità rispetto a quelli già valutati nel corso del procedimento di VIA del PRP e di Verifica di assoggettabilità a VIA del Progetto 2014, ferma restando la necessità di ottemperare tutte le prescrizioni impartite ad esito dei suddetti procedimenti, secondo quanto previsto dall'art. 28 del D.Lgs. 152/2006, a condizione che:

- il layout finale complessivo relativo all'area industriale lato mare della zona di Multedo, nonché gli "interventi di seconda fase" nel limitrofo bacino portuale di Sestri Ponente riportati nel documento "L'attuazione della legge 130/2018 per la ripresa del porto, l'accessibilità e la riqualificazione del waterfront" o comunque previsti nel layout finale complessivo dell'area, siano sottoposti complessivamente ad un procedimento di valutazione ambientale al fine di consentire una valutazione complessiva delle opere e di evitare il frazionamento artificioso del progetto unitario;
- l'inserimento della briglia e degli altri interventi idraulici lungo il tratto del Rio Molinassi compreso tra Via Negroponte e Via L. Galvani (opere di lotto 3) siano sottoposte ad autonomo procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA presso la Regione Liguria, trattandosi a tutti gli effetti di "Opere di canalizzazione e di regolazione dei corsi d'acqua" che rientrano nella categoria progettuale di cui al Punto 7, lettera o) dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006.

Il progetto ad oggi non è ancora stato realizzato.

Oggetto della presente istruttoria è l'applicazione di alcune ulteriori modifiche al progetto della nuova calata a mare ad uso cantieristica relativamente alla tipologia di materiale utilizzato per il riempimento della calata stessa.

Il proponente dichiara che la finalità della modifica sta nell'ottimizzazione della gestione dei materiali di cantiere, permettendone il riutilizzo all'interno dello stesso, valorizzando al massimo la realizzazione del riempimento, in un'ottica di economia circolare, anche in relazione a specifiche esigenze del territorio.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104" e relativi allegati.

Analisi e valutazioni

Come detto, il progetto inizialmente prevedeva il riempimento della cassa di colmata utilizzando i seguenti materiali:

- materiale nobile (es. tout venant) da cava, per la realizzazione del rinfianco dei cassoni;

- materiale inerte proveniente da scavi e demolizioni, per la realizzazione dei sottofondi delle pavimentazioni e per il consolidamento del riempimento mediante la tecnica del precarico;
- materiale di dragaggio e materiale di scavo (compresi i materiali di scavo provenienti dalla realizzazione del progetto “Terzo Valico dei Giovi” (COCIV) per un quantitativo complessivo pari a circa 600.000 m³), per la realizzazione della colmata vera e propria, dopo l'impermeabilizzazione, e per il riempimento delle celle dei cassoni.

Con la modifica in argomento, il proponente prevede di utilizzare come materiale di riempimento anche:

- materiali di demolizione prodotti nell'ambito del medesimo del cantiere, cessati della qualifica di rifiuto;
- riciclati che provengono da impianti autorizzati per la produzione di inerti da costruzione a partire da rifiuti;
- eventuali ulteriori materiali da demolizione che cessano della qualifica di rifiuto, che provengono da altri cantieri di opere pubbliche che sono in corso nell'area genovese.

Il proponente dichiara che la scelta progettuale garantisce un miglioramento ambientale in quanto *“evita lo sfruttamento di “nuove” ed ulteriori risorse naturali nonché la produzione di nuove volumetrie di materiali, che altrimenti dovrebbero essere oggetto di smaltimento”*.

Fase di cantiere

L'utilizzo di materiale di demolizione prodotto all'interno del cantiere, consente la riduzione del trasporto dall'esterno e di conseguenza del traffico veicolare.

Per quanto riguarda i materiali riciclati, gli stessi giungeranno in cantiere principalmente via mare, fatte salve limitate quantità nella fase iniziale di cantiere, quando, per ragioni logistiche, l'approvvigionamento dovrà avvenire via terra, come sarebbe stato peraltro necessario anche per gli sfridi di cava.

Anche i materiali provenienti dai cantieri di opere pubbliche nell'ambito dell'area genovese, in quantità limitata a non più del 10 per cento del totale, giungeranno in cantiere necessariamente via terra, non andando però ad incrementare l'impatto ambientale, in quanto la movimentazione degli stessi avverrebbe, comunque, nell'ambito del territorio genovese, a prescindere dal reimpiego degli stessi nell'opera in oggetto.

Dunque l'impatto ambientale dovuto all'approvvigionamento di materiali è pertanto invariato, se non inferiore, rispetto a quanto valutato in sede di Verifica di assoggettabilità a VIA.

Il materiale impiegato per il riempimento dovrà soddisfare, ai fini dell'utilizzo, il test di cessione per il reimpiego in mare, e non dovrà contenere amianto in eccesso a 100 mg/Kg.

Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

L'area della colmata rientra all'interno dell'Area Specialmente Protette di Importanza Mediterranea “Santuario per i Mammiferi Marini”.

L'area di progetto non ricade, neppure parzialmente, all'interno di siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM n. 3274/2003, il Comune di Genova rientra in “Zona Sismica 3”.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che l'intervento, come anche dichiarato dal proponente:

- riguarda esclusivamente la tipologia di materiale utilizzato per il riempimento e la realizzazione della calata di un'opera già prevista e valutata con procedura di verifica di assoggettabilità a VIA conclusa con decreto n. 372 del 21/10/2015;
- riduce l'utilizzo di "nuove" risorse naturali;
- prevede l'utilizzo di materiale che altrimenti sarebbe destinato a smaltimento;
- non causerà un aumento del traffico veicolare in fase di cantiere;
- l'impatto negativo sarà limitato alle attività di cantiere, ed è già stato valutato in sede di verifica di assoggettabilità a VIA,

considerato e valutato che, sulla base degli elementi informativi trasmessi, sia ragionevole escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi ulteriori rispetto a quanto valutato in sede di Verifica di assoggettabilità a VIA conclusa con decreto n. 372 del 21/10/2015, e di valutazione preliminare conclusa con nota con nota prot. 75079/MATTM del 28/09/2020, si ritiene che il progetto "*Porto di Genova. Formazione di una nuova calata ad uso cantieristica navale ed adeguamento idraulico del tratto terminale del Rio Molinassi*", non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)".

Resta l'obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con decreto di esclusione VIA n. 372 del 21/10/2015 ed alle condizioni imposte in esito alla valutazione preliminare ex art. 6 co. 9 del D. Lgs. 152/2006 relativa al "Progetto di modifica al progetto della nuova calata ad uso cantieristico navale all'interno del Porto Petroli di Genova e della sistemazione idraulica del rio Molinassi", sopra citate.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)