

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E
PROTEZIONE CIVILE

A

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione generale per la crescita
sostenibile e la qualità dello sviluppo
(CreSS)

CRESS@pec.minambiente.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS

ctva@pec.minambiente.it

Oggetto: **[ID: 7894]** Ampliamento Ponte dei Mille
Levante nel Porto di Genova - Procedimento
di Verifica di assoggettabilità a VIA Nazionale

Proponente: Autorità di Sistema Portuale del
Mar Ligure Occidentale

Trasmissione osservazioni Regione Liguria

In relazione alla comunicazione di avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità Nazionale in oggetto si
trasmettono le seguenti osservazioni formulate con il contributo di:

Arpal

RL - SETTORE Difesa del Suolo Genova

RL - SETTORE Ecologia

RL - SETTORE Ecosistema costiero e acque

RL - SETTORE Urbanistica

Descrizione del progetto

Il progetto in esame è ricompreso all'interno del "programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro" allegato al Decreto del Commissario Straordinario n. 1 del 28 febbraio 2020, per la ricostruzione del Viadotto Polcevera sull'Autostrada A10, con il quale sono state individuate le opere prioritarie per lo sviluppo del porto di Genova.

In particolare l'intervento proposto dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale è finalizzato a garantire e migliorare l'operatività dello scalo di Levante di Ponte dei Mille, rispondendo alle esigenze del traffico crocieristico nel Porto di Genova e consentendo l'attracco delle grandi navi da crociera di nuova generazione ovvero quelle con oltre 6000 passeggeri.

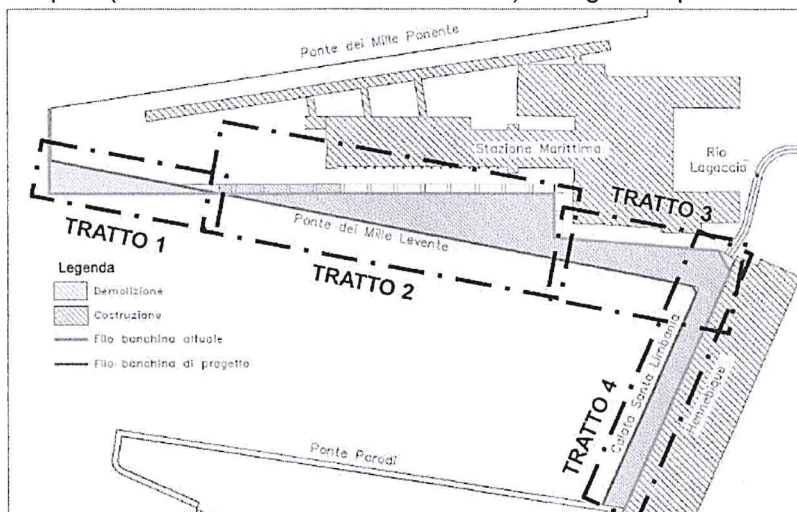
Per ospitare tali imbarcazioni sono necessari fondali con tiranti adeguati e infrastrutture di banchina che possano garantire ormeggi in sicurezza ed in grado di sostenere l'arrivo di un gran numero di passeggeri sia in fase di sbarco che di imbarco.

In relazione alle esigenze di cui sopra il progetto in parola prevede in particolare:

- la modifica dell'attracco di Levante di Ponte dei Mille al fine di aumentare la sua lunghezza;
- l'ampliamento della banchina prospiciente l'edificio Hennebique;
- la realizzazione di una passerella sopraelevata sul lato di Levante di Ponte dei Mille;
- l'introduzione di un sistema di protezione antierosione al piede delle banchine esistenti.

Per quanto concerne le opere a mare previste le stesse, senza apportare un aumento della lunghezza attuale dello sporgente di Ponte dei Mille, prevedono di fatto una risagomatura del layout del fronte di accosto in modo

da ottenere una lunghezza complessiva di circa 380m compatibile con l'ormeggio delle grandi navi da crociera oltre ad uno specchio acqueo (tra Ponte dei Mille e Ponte Parodi) di larghezza pari a circa 147m.



Questo intervento è previsto sia realizzato in quattro distinti tratti:

- Tratto 1

Per il primo tratto di intervento è prevista la resecazione della banchina attraverso la demolizione dell'attuale sovrastruttura e il salpamento di n. 2 cassoni di testata (cassoni tipo 2) e n. 4 cassoni di banchina (cassoni tipo 1). In sostituzione delle attuali opere di sostegno, saranno realizzate delle robuste paratie di pali, combinati ad impalcato a giorno per la riprofilatura del nuovo fronte d'accosto.

Specificatamente, per il tratto di testata sarà realizzata una paratia in pali secanti in c.a. di diametro 1200 mm collegata in testa da una robusta soletta di c.a. che si intesterà, lato terra, a dei pali di grande diametro (1219 mm) disposti a tergo della paratia con funzione di ancoraggio e, lato mare, ai pali trivellati in c.a. di diametro 1219 mm di diametro con i quali costituiranno la struttura a giorno atta a ricreare il nuovo profilo dello sporgente di Ponte dei Mille. Per il tratto immediatamente successivo a quello di testata, è prevista la realizzazione di una paratia di pali secanti in c.a. di diametro 1200 mm collegata in testa da una robusta soletta nervata d'impalcato in c.a. vincolata lato terra ad un sistema di tiranti inclinati, e lato mare ai pali trivellati in c.a. di diametro 1219 mm con i quali costituiranno la struttura a giorno atta a ricreare il nuovo profilo della banchina di Levante.

La porzione terminale del tratto 1 vede la presenza di strutture di banchina esistenti costituite da un cassone autoaffondante e a massi sovrapposti in cls che non verranno rimossi. Infatti, in tale porzione terminale di Tratto 1, la nuova struttura di banchina è prevista in aggetto alle strutture esistenti. In particolare, il tratto di banchina interessato dal cassone autoaffondante esistente prevede che l'impalcato della struttura a giorno sia collegato ad una robusta soletta di c.a. posta sopra il cassone, mentre il tratto interessato dalla porzione di banchina a massi sovrapposti prevede che l'impalcato a giorno venga collegato ad un sistema di pali trivellati in c.a. di grande diametro (1219 mm) disposti a tergo della banchina esistente, con la duplice funzione di appoggio e ancoraggio.

L'operazione di salpamento dei cassoni che prevede la demolizione della sovrastruttura e pavimentazione sovrastante, lo svuotamento ed il loro allontanamento in galleggiamento, avverrà solo dopo la realizzazione delle paratie di sostegno e relativi sistemi di ancoraggio; il materiale, una volta frantumato e deferrizzato, sarà smaltito, in funzione degli esiti delle analisi chimiche, presso discariche autorizzate o centri di riciclo.

Per una porzione di banchina esistente del Tratto 1 è prevista la protezione del piede della stessa con un sistema di materassini continui in calcestruzzo zavorrati al piede.

- Tratto 2

Il secondo tratto di intervento coinvolge la porzione di banchina esistente che si sviluppa di fronte alla Stazione Marittima, nella zona in cui si prevede la realizzazione della nuova terrazza di imbarco. La banchina esistente è costituita da massi artificiali sovrapposti e da un allargamento prospiciente la banchina stessa, realizzato in tempi più recenti secondo la tipologia a giorno. L'intervento a progetto prevede la realizzazione del nuovo tratto di banchina in aggetto a quella esistente ma svincolata staticamente, con un sistema di pali trivellati in c.a. di diametro 1219 mm collegati in testa dalla nuova struttura di impalcato in c.a. realizzata con elementi prefabbricati autoportanti e getti di completamento.

Per il tratto di intervento prossimo al Tratto 1, è prevista la demolizione delle strutture a giorno di allargamento della banchina esistenti realizzate in tempi più recenti, mentre il secondo tratto dell'intervento vede la realizzazione della nuova banchina a giorno direttamente in adiacenza all'esistente.

Per proteggere il piede delle banchine esistenti, è prevista la realizzazione di materassini in cls zavorrati sul bordo lato accosto a protezione dell'attuale fondale.

- Tratto 3

Il terzo tratto di intervento si sviluppa di fronte alla Stazione Marittima nel tratto di radice di Ponte dei Mille con la banchina di Calata Santa Limbania; la banchina esistente è costituita da massi artificiali sovrapposti. L'intervento a progetto prevede la realizzazione del nuovo tratto di banchina secondo la tipologia a giorno, in aggetto alla banchina esistente ma svincolata staticamente, con un sistema di pali trivellati in c.a. di diametro pari a 1219 mm collegati in testa dalla nuova struttura di impalcato in c.a. realizzata con elementi prefabbricati autoportanti e getto di completamento.

Per poter superare l'interferenza tra le nuove opere di banchina e la presenza dello sbocco a mare del Rio Lagaccio, presente in radice nell'angolo tra la banchina di Ponte dei Mille e la banchina di Calata Santa Limbania, i pali della nuova banchina a giorno, nella zona dello sbocco, saranno posizionati lateralmente alla proiezione dell'asse di uscita del Rio.

Per proteggere il piede delle banchine esistenti è prevista la realizzazione di una paratia subacquea di pali trivellati affiancati intestati negli strati consistenti.

- Tratto 4

Il quarto tratto di intervento coinvolge la porzione di banchina di Calata Santa Limbania di fronte all'edificio Hennebique. La banchina esistente è costituita da massi artificiali sovrapposti. L'intervento a progetto prevede la realizzazione del nuovo tratto di banchina secondo la tipologia a giorno, realizzata in aggetto alla esistente ma svincolata staticamente, con un sistema di pali trivellati in c.a. di diametro pari a 1219 mm collegati in testa dalla nuova struttura di impalcato in c.a. realizzata con elementi prefabbricati autoportanti e getto di completamento. Per proteggere il piede delle banchine esistenti è prevista la realizzazione di materassini in cls zavorrati sul bordo lato accosto a protezione dell'attuale fondale.

Per quanto concerne la nuova terrazza di imbarco essa è stata dimensionata sulla base delle esigenze di Stazione Marittima S.p.A. che richiedono, in particolare, di avere in contemporanea due flussi di passeggeri, uno in salita ed uno in discesa dalla nave, attraverso percorsi paralleli di larghezza pari a 3 mt. cadauno, per una larghezza complessiva di 6 mt.

È così proposta la realizzazione di una nuova passerella di imbarco, parallela alla banchina, di lunghezza pari a mt. 303, di larghezza di mt. 6,00, in continuità della quale è prevista la costruzione di una terrazza a pianta triangolare di larghezza pari a 149 mt. e profondità massima 29 mt. tale da colmare lo spazio tra la nuova passerella e la terrazza preesistente.

Complessivamente la superficie della nuova opera di circa 4052 m2.

Per garantire la funzionalità del nuovo accosto, è previsto il dragaggio dello specchio acqueo compreso tra Ponte dei Mille e Ponte Parodi e del canale di accesso; tale intervento di dragaggio è compreso nel progetto P.3106 "Dragaggi del bacino di Sampierdarena e Porto Passeggeri" Fase 0 e, pertanto, non è oggetto del presente progetto.

L'approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione della nuova banchina è previsto in massima parte via mare. Le operazioni di demolizione dei coronamenti dei cassoni da salpare saranno realizzate da terra con l'utilizzo di martelloni, pinze idrauliche ed escavatori. Lo svuotamento interno delle celle dei cassoni sarà eseguito da mare con speciale benna idraulica ad ingombro pressoché costante applicata alla gru del pontone. Una volta svuotato il cassone, il salpamento sarà eseguito operando da mare e da terra. L'infissione degli elementi che compongono la parete di protezione e le attività di infissione dei pali saranno condotte via mare mediante l'impiego di vibroinfissore e perforatrice idraulica.

Il cronoprogramma delle attività prevede che i lavori siano completati in circa 402 giorni.

Il progetto riporta la proposta per le attività di monitoraggio ambientale degli interventi sopra descritti in merito al mantenimento della qualità dell'ambiente idrico.

OSSERVAZIONI DELLA REGIONE LIGURIA

1. Habitat marini e acque

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali si rileva quanto segue.

La natura dei materiali immersi ai fini della costruzione delle opere strutturali, la previsione di conferire a discarica i materiali di risulta derivanti dalle demolizioni e il contesto ambientale, costituito da aree portuali fortemente conterminata e prive di popolamenti marini sensibili, permettono di escludere possibili criticità a carico degli habitat e dei corpi idrici marini. Alla luce di queste considerazioni si ritiene che l'intervento non presenti criticità anche in merito agli obiettivi di salvaguardia degli habitat marini compresi nella Zona Speciale di Conservazione con codice IT1332576 "Fondali Boccadasse-Nervi"; tale ZSC, infatti, si trova a distanza superiore a 4 chilometri dall'area di intervento e, pertanto, si ritiene localizzata fuori dall'area di influenza dello stesso.

La previsione del monitoraggio della torbidità quale sistema operativo in grado di individuare e risolvere una eventuale dispersione dei sedimenti al di fuori dell'area di intervento costituisce un'adeguata misura di mitigazione; tale ipotetico impatto assume peraltro una rilevanza non particolarmente significativa, considerata la tipologia di intervento e che l'area oggetto dello stesso si trova in un bacino portuale già molto confinato dalla presenza del porto e della diga foranea di protezione.

In merito alle emissioni sonore sottomarine, legate in particolar modo alle operazioni di infissione dei pali, sono state effettuate considerazioni di carattere bibliografico in esito alle quali non sono state evidenziate criticità a carico di potenziali specie marine bersaglio. Considerato il contesto ambientale si ritiene questo livello di verifica adeguato per poter esprimere un parere favorevole sull'intervento.

Per quanto riguarda i possibili impatti della fase di esercizio non si rilevano criticità a carico degli habitat e dei corpi idrici marini.

Conclusioni: esaminati gli elaborati progettuali messi a disposizione, riteniamo la documentazione prodotta sufficiente per poter esprimere un parere favorevole in merito alla salvaguardia delle acque e degli habitat marini (anche in riferimento agli obiettivi di tutela della rete Natura 2000) esprimendo parere favorevole in merito alla Valutazione di Incidenza per la Zona Speciale di Conservazione con codice IT1332576 "Fondali Boccadasse-Nervi". Relativamente ai possibili impatti durante la fase di realizzazione e durante la fase di esercizio, si ritiene che gli interventi a progetto non presentino criticità sotto il profilo degli habitat marini vulnerabili. Si ravvisa, infine, che dal presente parere sono escluse le attività di dragaggio dello specchio acqueo compreso tra Ponte dei Mille e Ponte Parodi e del canale di accesso, non direttamente oggetto del progetto in esame.

2. Aria e Rumore

Lo studio, per quanto riguarda la fase di esercizio, indica che l'intervento non inserisce alcuna nuova destinazione d'uso rispetto al PRP vigente, mantenendo la funzione crocieristica già presente da decenni, e che la nave "di progetto" considerata prevede una nave di grandi dimensioni che già ormeggia presso il lato di ponente dello stesso Ponte dei Mille. Per quanto riguarda le componenti aria e rumore, tuttavia, lo studio non fornisce elementi quantitativi nella valutazione degli impatti, indicando solamente che la possibilità di ormeggio di navi di grandi dimensioni di ultima generazione tramite gli allacci elettrici previsti per il molo, consentirà un abbattimento delle emissioni, sia per la componente aria sia per il rumore.

Conclusioni: si evidenzia che lo studio non quantifica i flussi del traffico crocieristico previsto, rispetto alla configurazione attuale, né l'eventuale traffico indotto conseguente. Pertanto, al fine di poter esprimere una valutazione in merito alla procedura in oggetto, si ritiene necessario che vengano forniti gli elementi quantitativi che consentano di determinare i flussi in gioco, sia in termini di traffico crocieristico da mare, sia in termini di flussi di passeggeri da terra, nella configurazione attuale e in quella di progetto.

3. Difesa Suolo

Nella documentazione dello Studio di Impatto Ambientale viene affermato che è stato verificato che l'opera, per la tipologia appositamente adottata, non interferisce con il deflusso delle portate di piena corso d'acqua. Non risulta, tuttavia, inclusa alcuna valutazione tecnica specifica a supporto di tale valutazione.

Conclusioni: Al fine della verifica della compatibilità dell'opera con il deflusso del corso d'acqua, conformemente alle norme vigenti, è pertanto necessario produrre una relazione idraulica relativa alla realizzazione della banchina in corrispondenza dello sfocio del rio Lagaccio, corredata da elaborati progettuali quotati, in scala di adeguato dettaglio.

4. Rifiuti e Terre e rocce da scavo

Il livello di progettazione non permette di formulare considerazioni specifiche in merito alla gestione dei rifiuti, mancando un'indicazione di massima dei quantitativi di rifiuti prodotti per ciascuna tipologia. Il proponente indica che verrà privilegiata, ove possibile, la destinazione a recupero e riporta gli accorgimenti generici che verranno attuati nell'area di cantiere per evitare possibili impatti in corso d'opera derivanti dal deposito temporaneo prima della raccolta delle diverse frazioni.

Per quanto concerne le terre e rocce da scavo il proponente dichiara, ai fini di una possibile gestione ai sensi del DPR 120/2017, che verranno effettuate le caratterizzazioni chimico-fisiche e l'accertamento della qualità ambientale del materiale. Relativamente al paragrafo 7.8 dello Studio Preliminare Ambientale si evidenziano alcune imprecisioni normative.

La normativa attualmente vigente, DPR 120/2017 (che abroga il DM 161/2012, citato nello studio), stabilisce che la classificazione del cantiere (grande o piccolo) avvenga esclusivamente in base alla volumetria di terre e rocce prodotte, con soglia fissata a 6.000 m³. La caratterizzazione chimico-fisica del materiale e l'accertamento dei requisiti ambientali ai sensi del DPR 120/2017 deve essere effettuata sulla base di quanto previsto dall'allegato 4 del DPR stesso.

Conclusioni: *il proponente ha indicato nella documentazione elementi utili a mitigare, per le tematiche considerate, gli impatti della fase costruttiva. L'assenza di dati relativi ad indagini di caratterizzazione già effettuate sui materiali e sui terreni interessati dall'intervento e di una quantificazione di massima delle diverse tipologie di rifiuti prodotti non permettono di formulare considerazioni più specifiche.*

5. Paesaggio

Sotto il profilo paesistico il complesso della Stazione Marittima di Ponte dei Mille essendo destinato unicamente a funzioni di tipo portuale, sullo stesso trova applicazione quanto disposto dall'art. 5, comma 1-septies della L. n. 84/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale" come da ultimo modificata dal D.L. n. 121 del 10 settembre 2021, convertito nella L. 9 novembre 2021 n. 156, che ha assimilato, ai fini dell'applicabilità della disciplina di cui all'art. 142, comma 2, del D. Lgs. n. 42/2004 s. m. e i., tale area alla zona omogenea B per la quale è esclusa la presenza del vincolo paesistico-ambientale "generico" posto a tutela della fascia dei 300 mt. dalla linea di costa.

Viceversa, sui lavori previsti sulla banchina di Calata Santa Limbania posta di fronte all'edificio Hennebique, dovrà essere acquisita la specifica autorizzazione di cui all'art. 146 del richiamato D. Lgs. n. 42/2004 s. m. e i. in quanto gli stessi, ricadono in area destinata a funzioni urbane e di conseguenza assoggettate al richiamato vincolo paesistico-ambientale "generico" (a tutela della fascia dei 300 mt. dalla linea di costa), imposto a norma del D.L. n. 312/1985, convertito con modificazioni nella L. n. 431/1985, oggi corrispondente all'art. 142, comma 1, lett. a), del più volte citato D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 s. m. e i.

La competenza in merito alle valutazioni in ordine agli aspetti paesaggistici di queste ultime è in capo all'Amministrazione regionale per effetto dell'art. 6, comma 1, lett. a), della legge regionale n. 13/2014 s. m. e i. ("Testo unico della normativa regionale in materia di paesaggio"), come da ultimo modificata dalle l.r. n. 1/2020 e n. 9/2020.

Infine la zona del porto di Genova, in cui sono localizzati gli interventi a progetto, non è sottoposta a vincolo idrogeologico, ai sensi degli articoli 1 e seguenti del R.D. 30 dicembre 1923 n. 3267 s. m. e i. e non risulta classificata, dalla D.G.R. n. 328/2006, come Sito di Interesse Comunitario.

Alla luce di quanto sopra si ritiene, visionata la documentazione progettuale in formato digitale, che le opere ricadenti in area sottoposta al vincolo paesaggistico, con riferimento particolare a quelle riguardanti il quarto e ultimo tratto aventi ad oggetto la porzione della banchina di Calata Santa Limbania, siano da un lato compatibili con il contesto portuale di riferimento, destinato prevalentemente al traffico crocieristico, e dall'altro risultano coerenti con le finalità del vincolo paesaggistico posto a tutela del bene pubblico interessato in ragione del fatto che il progetto in esame prevede unicamente la realizzazione di opere a mare la cui incidenza, sotto il profilo paesaggistico, risulta decisamente contenuta in ragione della natura e dell'entità delle stesse.

Per quanto concerne i rapporti del progetto in esame, nel suo complesso, con la strumentazione territoriale urbanistica operante all'interno dell'area di intervento lo stesso risulta:

- compatibile in linea di principio con le indicazioni e le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, esaminato con particolare riferimento al regime normativo - sub assetto insediativo - della zona SU in quanto tale da soddisfare una precisa e puntuale esigenze di carattere funzionale, legata in particolare alla necessità di far attraccare le navi da crociera di nuova generazione.

Tuttavia le opere previste, in particolare quelle consistenti nella realizzazione delle nuove passerelle e terrazze di imbarco, risultano di consistenti dimensioni in termini di sviluppo longitudinale e tali da incidere in misura significativa sulle caratteristiche architettoniche e tipologiche del fabbricato della Stazione Marittima di Ponte dei Mille che, ancorché non ricada più in zona assoggetta a vincolo paesaggistico, risulta comunque visibile da zone vincolate, quali ad esempio il "Belvedere dei Dogi", l'Isola delle Chiatte ed il fronte mare dell'edificio Hennebique, e soprattutto lo stesso e le sue pertinenze sono stati individuati come "immobile ed aree di interesse pubblico" ai sensi per gli effetti dell'art. 136 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio; di talché appare necessario che in sede di progettazione definitiva sia sviluppata una soluzione progettuale che, nel rispetto delle esigenze funzionali, mantenga una maggiore visibilità dell'edificio stesso, soprattutto in termini di lettura dell'altezza, e ne mantenga maggiormente sia le caratteristiche architettoniche che la proporzionalità. A tale proposito appare consigliabile una soluzione che, in analogia a quella utilizzata sul fronte di ponente, garantisca un adeguato distanziamento delle nuove strutture di imbarco rispetto alla facciata principale;

- compatibili sotto il profilo funzionale con quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale e dal P.U.C. vigente del Comune di Genova.

Conclusioni: *Alla luce di quanto sopra espresso, non emergendo allo stato degli atti, elementi di particolare conflitto con la disciplina urbanistica e territoriale operante nella zona né di contrasto con il vincolo paesaggistico "generico" che interessa in minima parte l'area di intervento, si ritiene pertanto di poter esprimere un parere favorevole sull'intervento di che trattasi fermo restando che il progetto definitivo, per le opere in elevazione previste sul prospetto est della Stazione Marittima di Ponte dei Mille, dovrà darsi carico di quanto sopra indicato.*

CONCLUSIONI

Quale esito dell'attività svolta per la predisposizione del presente contributo si rileva la necessità di produrre le seguenti integrazioni:

- l'interazione del progetto con il deflusso delle portate del Rio Lagaccio tramite una relazione idraulica relativa alla realizzazione della banchina in corrispondenza dello sfocio del rio;
- quantificazione dei flussi del traffico crocieristico previsto, rispetto alla configurazione attuale, e l'eventuale traffico indotto conseguente, al fine di consentire valutazioni in termini di qualità dell'aria e rumore;

Per le altre matrici ambientali non sono stati rilevati impatti ambientali negativi mentre per il comparto paesaggio sono state anticipate alcune valutazioni da sviluppare nelle successive fasi autorizzative.

A disposizione per ogni chiarimento, si porgono cordiali saluti.

DIRETTORE GENERALE
(dott.ssa Cecilia Bresciani)

