

Staff Programma Straordinario

Al Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CreSS)
Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 - Roma
cress@pec.minambiente.it

Alla commissione tecnica di verifica dell'impatto
Ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

e.p.c.

Al Ministero della Cultura
Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio
Servizio V – Tutela del paesaggio
Via di San Michele 22
00153 - Roma
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Liguria
Settore Valutazione di Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile
via.certificata@cert.regione.liguria.it

Oggetto: [ID: 7451] Realizzazione della Nuova Diga Foranea del Porto di Genova – Ambito Bacino di Sampierdarena – P.3062. Istanza di VIA PNIEC-PNRR. Risposta alle Osservazioni del pubblico inviate oltre i termini “Nota Prot. MiTE-2022-0019119 – Osservazioni dell’Associazione ReCommon APS”.

Con riferimento al procedimento richiamato in oggetto, a seguito della ricezione delle Osservazioni del pubblico inviate oltre i termini, formulate da parte dell’Associazione ReCommon APS, che si ravvisa essere focalizzate esclusivamente sui contenuti della documentazione progettuale consegnata in apertura dell’Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (Prot. 19/11/2021.0036045.U), lo scrivente Responsabile Unico del Progetto (RUP), tenuto anche conto del recente invio (del 16/02/22) della documentazione progettuale integrativa in risposta alla



richiesta MiTE Prot. No. 12/01/2022.0000605.E del 12 Gennaio 2022 (Prot. 16/02/2022.0004965), riporta di seguito le controdeduzioni alle Osservazioni pervenute.

1. Illegittimo Frazionamento Progettuale

La tematica viene trattata assieme al punto 5 (*cf.* Omessa Valutazione Ambientale Strategica sulla Variante al Piano Regolatore Portuale) in quanto strettamente connessa alle fondamenta e agli sviluppi legislativi derivanti dal *“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”*

2. Omessa Valutazione degli Impatti Cumulativi

Si rileva che la tematica, come segnalato nella richiesta di documentazione integrativa MiTE Prot. No. 12/01/2022.0000605.E del 12 Gennaio 2022, era trattata in precedenza nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) consegnato il 19 Novembre 2021 (*cf.* Capitolo 5 del Volume 3). Si evidenzia, tuttavia, che su tale tematica sono state inserite ulteriori ed opportune valutazioni all’interno della documentazione progettuale integrativa (*cf.* Capitolo 1 del Doc. MI046R-PF-D-A-R-070-00) inviata in data 16/02/22 con Ns. Prot. N° 4965, che controdeducono tale Osservazione.

3. Omessa Valutazione dell’Impatto Transnazionale

Si rileva che tale Osservazione risulta in diretto contrasto con le analisi quantitative, modellistiche e qualitative condotte nell’ambito Studio di Impatto Ambientale (SIA) consegnato il 19 Novembre 2021 (*cf.* Volume 3 - MI046RPFDA067301) ed all’interno delle integrazioni allo SIA inviate in data 16/02/22 con Ns. Prot. N° 4965, che mostrano chiaramente che gli effetti delle opere (realizzazione ed esercizio della diga, esecuzione dei dragaggi nel bacino portuale) non hanno effetti “potenzialmente negativi” transazionali, ma esclusivamente locali. A livello sovranazionale, al più, è possibile prevedere complessivi effetti positivi associati alla possibilità, per le future navi di ultima generazione, di attraccare in piena sicurezza e compatibilità infrastrutturale nel Porto di Genova, con una conseguente accorciamento delle rotte verso altri porti dell’Unione Europea (e quindi dei relativi scenari emissivi e di consumo di materie prime ed energia) ed il conseguente alleggerimento dei carichi e dei trasporti, anche grazie allo shift modale da nave a ferro, sui corridoi di collegamento alla rete TEN-T (Trans-European Transport) quali, in primis, l’Autostrada del Mare dell’Europa occidentale (che porta dal Portogallo e dalla Spagna attraverso l’Arco Atlantico al Mare del Nord e al Mare d’Irlanda) e l’Autostrada del Mare dell’Europa sud-occidentale (Mediterraneo occidentale, collegando Spagna, Francia, Italia e includendo Malta e collegandosi con l’Autostrada del Mare dell’Europa sud-orientale e includendo collegamenti con il Mar Nero).

4. Omessa Valutazione di Incidenza Ambientale

Si rileva che la tematica, come segnalato nella richiesta di documentazione integrativa da parte del MiTE Prot. No. 12/01/2022.0000605.E del 12 Gennaio 2022, era stata parzialmente trattata all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) consegnato il 19 Novembre 2021 (cfr. Capitolo 5 del Volume 3). Si evidenzia, tuttavia, che su tale tematica, all'interno della Documentazione Progettuale integrativa inviata in data 16/02/22 con Ns. Prot. N° 4965, è stato predisposto uno Studio di Incidenza Ambientale di II Livello "Valutazione Appropriata". (cfr. Capitolo 16 del Doc. No. MI046R-PF-D-A-R-070-00 e relativo Allegato G, Doc. No. MI046R-PF-D-A-R-070-G-00) secondo le più recenti linee guida ministeriali, che recepiscono le indicazioni dei documenti di livello comunitario, e che si ritiene controdeduca appieno tale Osservazione.

5. Omessa Valutazione Ambientale Strategica sulla Variante al Piano Regolatore Portuale

Si rileva che nell'ambito Studio di Impatto Ambientale (SIA) (cfr. Volume 1 - Paragrafo 2.6.4 del Volume 1), la tematica era stata già trattata. A ciò si aggiunge, per ulteriore completezza, quanto segue.

La Nuova diga foranea del porto di Genova, ha una disciplina anche in termini autorizzatori che per scelta del legislatore si differenzia da ogni altra opera, invi incluse le altre opere Programma straordinario" di cui all'articolo 9-bis del DL 109/18.

Ed infatti la nuova diga foranea rientra fra le dieci "opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto" di cui all'All. IV del D.L. 31 maggio 2021 n. 77, conv. in L. 29 luglio 2021, n. 108 il cui iter di approvazione è fissato dall'art. 44 del richiamato Decreto.

Come noto, l'art. 44, comma 3 del sopra citato D.L. n. 77/2021 prevede che il PFTE dell'intervento sia sottoposto a valutazione di impatto ambientale ed il successivo comma 4 prevede che la determinazione conclusiva della Conferenza di servizi indetta per l'approvazione del progetto ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016, perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell'opera, ed ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il provvedimento di VIA e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita.

Ciò vuol dire che è stato lo stesso Legislatore nazionale a prevedere, nell'ottica della maggiore accelerazione di tutte le complesse procedure autorizzatorie, la soggezione dell'intervento in oggetto alla procedura di valutazione di impatto ambientale, sebbene l'approvazione del progetto costituisca, per espressa previsione normativa, variante allo strumento urbanistico.

Evidenza questa riconosciuta anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in sede di espressione del proprio parere sul PFTE della Nuova diga foranea del Porto di Genova.

È stato lo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sede di espressione del parere ex art. 44 D.L. 77/2021 sul PFTE della Nuova diga foranea del Porto di Genova, a considerare utile, anche ai fini ambientali, l'approvazione del Progetto in sede di conferenza di servizi ai sensi dell'art. 27 del D. Lgs. 50/2016.

Infatti, l'utile perfezionamento del procedimento amministrativo "semplificato" ex art. 44 del DL pag. 28 di 56 n. 77/2021, convertito in Legge n. 108/2021, potrà avere "effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti", ivi incluso il piano regolatore portuale. Ad ogni buon conto, il "meccanismo" di "variante implicita" previsto dalla norma speciale non esenta l'Autorità di Sistema Portuale dal valutare l'opportunità di promuovere una successiva variante al PRP, laddove la ridisegnata configurazione delle opere foranee riverberi effetti sugli assetti e/o sulle funzioni delle aree portuali asservite dalla nuova imboccatura portuale. Infatti, il potenziamento delle attività portuali a seguito del presumibile sensibile incremento di movimentazione merci potrà avere un evidente impatto sulle connessioni infrastrutturali e sui rapporti con la città. Per quanto sopra, è auspicabile un coerente riassetto funzionale della porzione di porto interessata dal suddetto potenziamento dei traffici, sia in termini di capacità e funzionalità delle infrastrutture di trasporto che sotto il profilo dei nuovi "carichi" urbanistici ed ambientali.

Ma come detto, è in fase approvativa il Documento di Pianificazione Strategica del Sistema del Mar Ligure Occidentale, in base al quale AdSP poi provvederà alla redazione del Piani Regolatori Portuali di scalo. In coerenza con quanto già indicato dal PRP del 2001 e con quanto previsto dal Programma Straordinario, il DPSS individua nel miglioramento dell'accessibilità marittima una delle principali strategie volte a perseguire l'aumento di competitività del sistema portuale e la creazione di valore per il territorio.

Già la sola soggezione alla normativa speciale di cui al sopra citato D.L. 77/2021 risulta di per sé ostativa alla richiesta di valutazione unitaria dei due interventi (Nuova diga foranea ed ampliamento di Ponte dei Mille).

Come pure impossibile è una assimilazione della nuova Diga foranea ad ogni altra opera del Programma Straordinario.

Né è possibile sottoporre a VIA unitaria entrambi gli interventi (Nuova diga foranea ed ampliamento di Ponte dei Mille) siccome parte del più ampio Programma Straordinario, in quanto la sola Nuova Diga foranea del Porto di Genova soggiace alla disciplina ulteriormente accelerata di cui al sopra citato D.L. 77/2021.

Con la conseguenza che il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale della nuova diga oggi in fase di definizione risulta in uno stato incompatibile con la c.d. richiesta di valutazione unitaria nell'ambito della procedura di screening relativa al Progetto di ampliamento di Ponte dei Mille, ancora in fase di osservazioni.

Peraltro, come detto, eventuali interferenze ambientali tra i due interventi sono già state analizzate nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale della diga. Tali aspetti non sono stati omessi ma sono stati semplicemente, già valutati nell'ambito del procedimento in corso di definizione ed al quale il soggetto istante sembrerebbe voler, tardivamente, partecipare, nonostante l'ampissima pubblicità dell'intervento, sottoposto per altro a dibattito pubblico, conclusosi nel mese di Febbraio 2021.

6. Omessa Considerazione dei Potenziali Impatti sull'Ecosistema del Mare Mediterraneo

Si rileva che la tematica, come segnalato nella richiesta di documentazione integrativa MiTE Prot. No. 12/01/2022.0000605.E del 12 Gennaio 2022, era stata parzialmente trattata all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) consegnato il 19 Novembre 2021 (*cf.* Capitoli 4 e 5 del Volume 3). Si evidenzia, tuttavia, che su tale tematica, all'interno della documentazione progettuale integrativa inviata in data 16/02/22 con Ns. Prot. N° 4965, sono stati predisposti appositi approfondimenti (*cf.* Capitoli 4, 5, 9, 15 e 16 del Doc. No. MI046R-PF-D-A-R-070-00 e relativi Allegati), che si ritiene quindi consenta di controdedurre appieno tale Osservazione.

In considerazione di quanto sopra esposto, si ritiene di avere dato opportuna risposta alle Osservazioni del pubblico inviate oltre i termini con "Nota Prot. MiTE-2022-0019119 – Osservazioni dell'Associazione ReCommon APS".

Il sottoscritto è consapevole che il Ministero della Transizione Ecologica pubblicherà sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA (www.va.minambiente.it) la presente nota.

Si resta a disposizione per ogni eventuale richiesta di chiarimenti o informazioni.

Per ogni comunicazione si può fare riferimento ai seguenti contatti:

Ing. Marco Vaccari

marco.vaccari@portsofgenoa.com
segreteria.generale@pec.portsofgenoa.com

Distinti saluti

Il Responsabile Unico del Progetto
(Dott. Ing. Marco Vaccari)