



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: [ID: 7342] Porto di Genova. Completamento Calata Olii Minerali - spostamento cassone da Testata Canzio a molo ex-Superbacino. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

Con nota prot. n. 29224 del 16/10/2022, acquisita al prot. n. 131087/MITE del 21/10/2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto opera di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2-h, denominata: *“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) 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)”*, con specifico riferimento al punto 11 dell'Allegato II alla Parte II D.Lgs. 152/2006: *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate”*.

Con note n. 45181 del 2/12/2022 e n. 4438 del 1/02/2023, assunte al prot. rispettivamente al n. 152071/MITE del 2/12/2022 e n. 14285/MITE del 1/02/2023, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha fornito approfondimenti, su richiesta avanzata dalla Divisione con nota n. 144869/MITE del 21/11/2022.

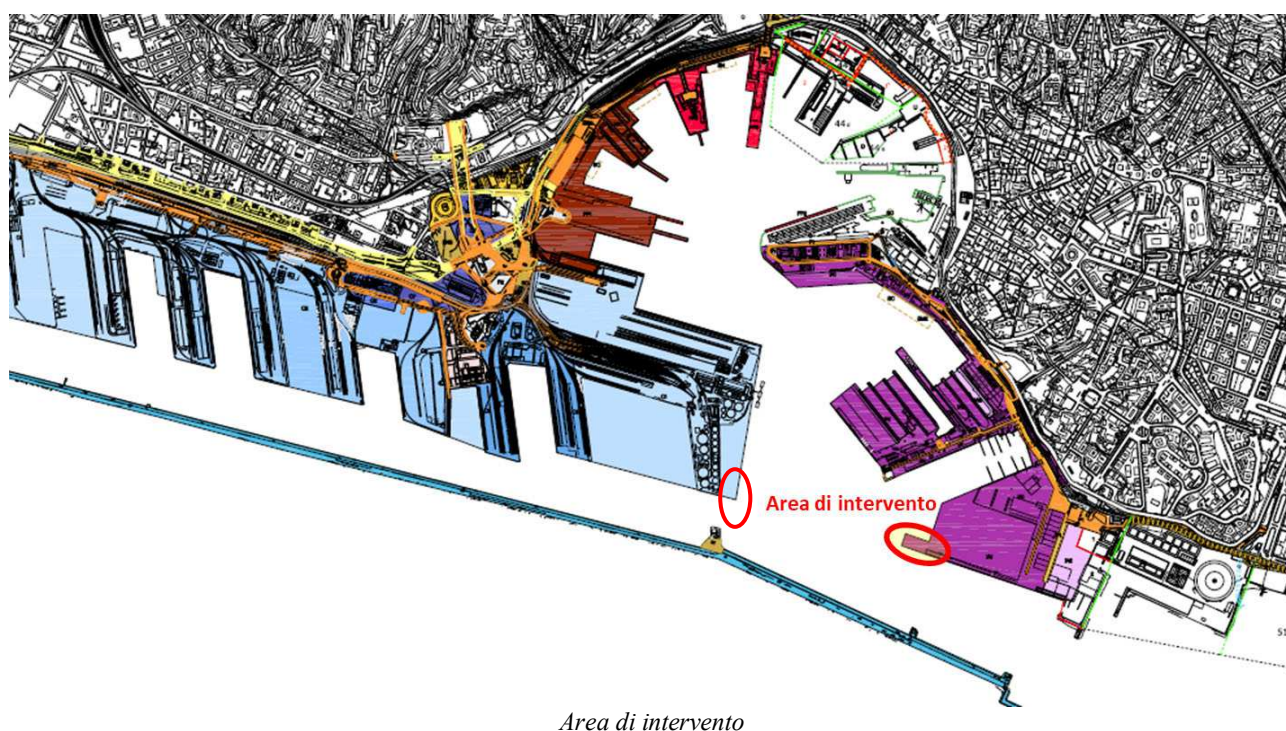
Il progetto sarà realizzato all'interno del porto di Genova, in prossimità dell'imboccatura di levante, in area territoriale, individuata dal Piano Regolatore Portuale vigente, come *“Riparazioni Navali-Fiera-Piazzale Kennedy”*, articolazione funzionale *“IA1 - riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale”*.

L'intervento prevede l'ampliamento del pontile ex Superbacino e consiste nel posizionamento di un cassone all'estremità del pontile stesso, salpato dall'angolo della banchina Bettolo.

Il Piano Regolatore Portuale di Genova è stato approvato nel 2001, e sottoposto a procedura di VIA conclusa con decreto di compatibilità ambientale n. 5395 del 25/10/2000, positivo con condizioni ambientali, mentre il progetto dell'esistente Banchina Est della Calata olii minerali è stato escluso dalla procedura di VIA con deliberazione della Regione Liguria n. 256 del 24/03/2004.

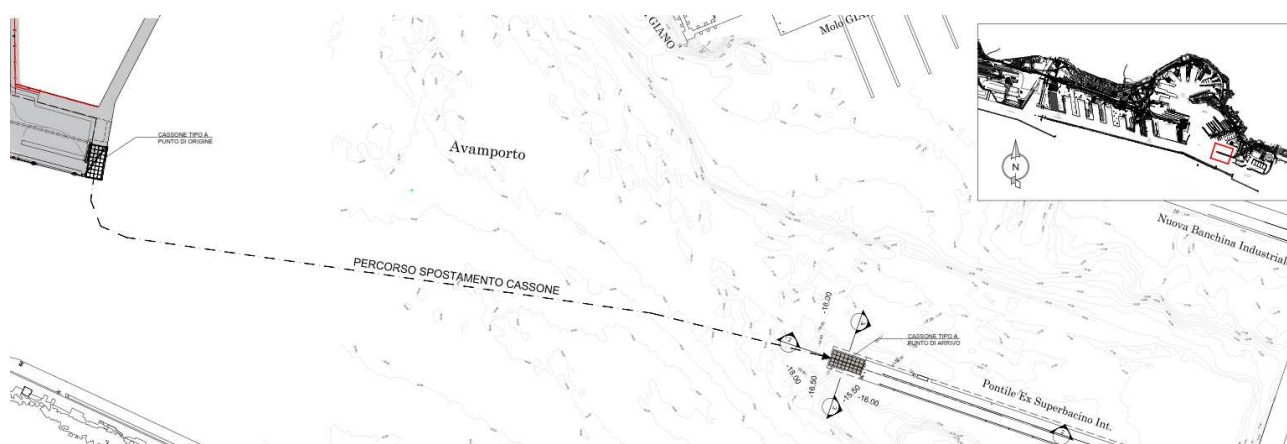
Il proponente dichiara che il progetto è finalizzato a consentire l'accosto in sicurezza del naviglio, e migliorare l'operatività della banchina attualmente destinata alle attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale (come disciplinato dal vigente PRP).

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 (<https://va.mite.gov.it/it-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, l'intervento prevede l'ampliamento longitudinale dell'attuale testata del molo ex-Superbacino, attraverso la collocazione di un cassone cellulare in c.a. Il cassone attualmente costituisce il vertice di levante della banchina Bettolo, per la quale è stato previsto un intervento di resecazione al fine di migliorare le condizioni generali di sicurezza delle navi in transito in avamposto, e di consentire l'accesso alle nuove petroliere a seguito delle ultime disposizioni dell'Autorità Marittima, per cui non risulta più possibile attraccare le navi sul lato esterno della Banchina Est.



Percorso di spostamento cassone

L'intervento rientra nella unità di intervento U.I.1 nell'ambito della quale il PRP ha previsto la possibilità di realizzare ampliamenti a mare e, come dichiarato dal proponente, *“risulta in linea con le previsioni di sviluppo dell'area in quanto finalizzato al potenziamento del settore industriale delle riparazioni navali, anche attraverso il reperimento dei nuovi spazi che si rendono necessari al riordino ed allo sviluppo delle attività insediate”*.

Fase di cantiere

Il cassone ha dimensioni in pianta 31.36m x 14.36m e altezza di 17.50m, comprensivo di una soletta di base di spessore 0.60m con sbalzo rispetto al fusto in direzione trasversale di 1m, ed è composto da 32 celle indipendenti.

Dopo la completa demolizione della sovrastruttura esistente, all'interno del cassone vengono posizionate pompe idrovore che consentono di rimuovere la parte liquida di zavorra presente nelle 32 celle.

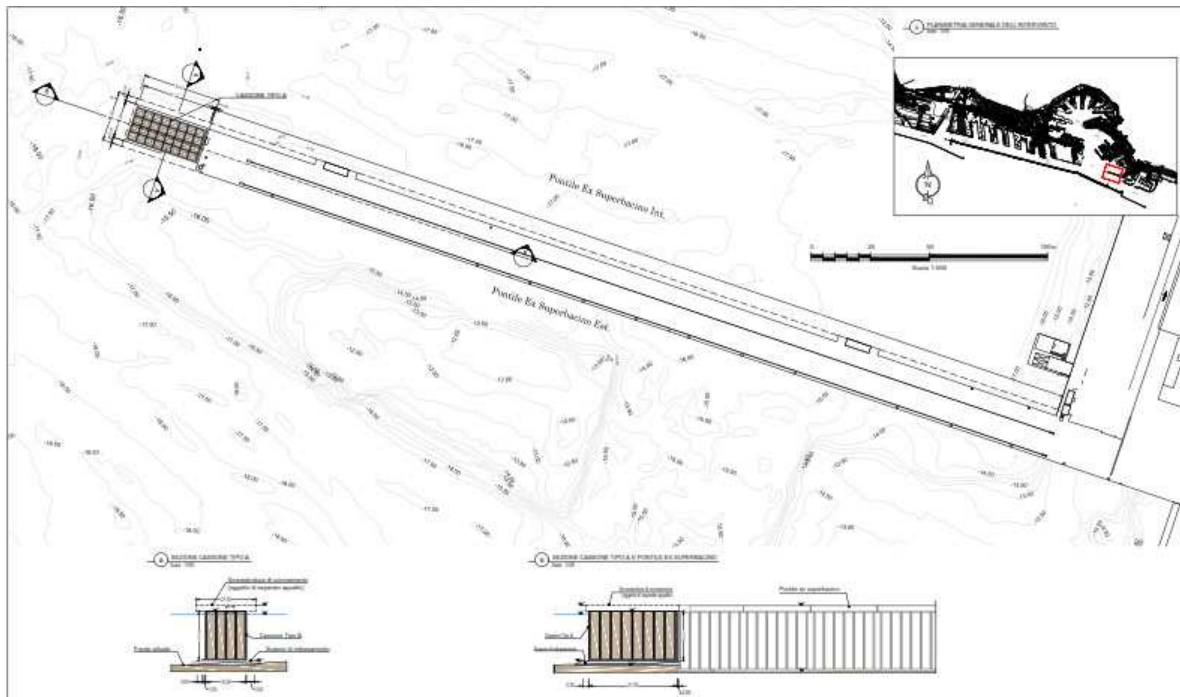
Il rimorchio e lo spostamento verso la nuova destinazione, prevede l'impiego di tre mezzi marittimi: un pontone in assistenza, un rimorchiatore che eseguirà il traino fino al luogo di destinazione finale, e un rimorchiatore in assistenza.

Propedeuticamente alla posa del cassone cellulare in c.a., sarà realizzato uno scanno d'imbasamento in pietrame di spessore medio 1.50 m che, previo spianamento e livellamento con materiale di più piccola pezzatura, costituirà il piano di posa dell'elemento prefabbricato. Per la realizzazione dello scanno d'imbasamento, è previsto lo spostamento e il livellamento dei materiali più superficiali dell'attuale fondale. Ai fini della stabilizzazione del cassone nella sua configurazione finale, il progetto prevede il riutilizzo del materiale attualmente contenuto in esso.

Le aree di lavoro saranno quelle strettamente necessarie alla realizzazione del piano di posa, affondamento e stabilizzazione del cassone, e sostanzialmente risultano coincidenti con lo specchio acqueo 50x50m prospiciente l'attuale testata del pontile ex Superbacino. Le attività saranno eseguite principalmente con mezzi marittimi come rimorchiatori, motopontone con benna ecologica (per le operazioni di versamento del materiale di zavorra) e bettolina a fondo stagno. Una piccola area di cantiere a terra sarà predisposta per la collocazione di eventuali tirfor e pompe idrauliche necessarie al posizionamento del cassone durante la fase di affondamento.

La realizzazione dello scanno d'imbasamento (circa 1500 m³ di pietrame proveniente da cava) sarà seguita da Operatore Tecnico Subacqueo in particolare per le attività di regolarizzazione del piano di posa. Durante la fase di stabilizzazione del cassone con versamento del materiale di zavorra,

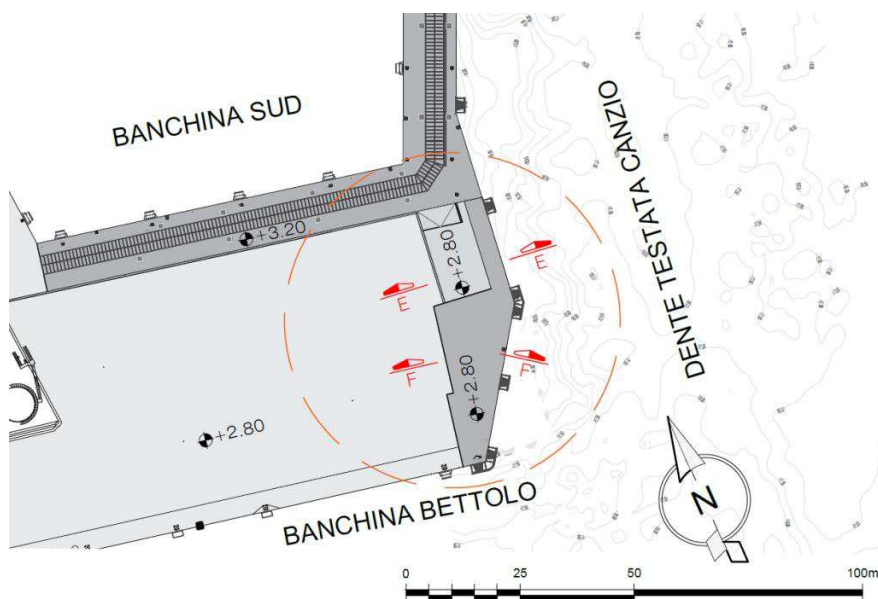
l'area di lavoro sarà conterminata da panne galleggianti per evitare la dispersione di eventuali materiali finiti accidentalmente in sospensione.



Posizionamento del cassone

Per quanto riguarda i lavori sulla banchina Bettolo, una volta completata l'operazione di salpamento del cassone, è prevista la realizzazione del nuovo filo banchina mediante il riempimento della fascia antistante, con getto subacqueo di cls fluido per strati successivi fino alla -13 m s.l.m., e materiale inerte fino a +0.0 m s.l.m.

Per contenere il riempimento, sarà posizionata una parete di pali riempiti con cls e opportunamente armati fino a quota fondale -17 m s.l.m., per attestarsi nelle sabbie limose fino a quota -35 m s.l.m.



Resezione del Dente di testata Canzio

È prevista una durata complessiva dei lavori pari a un mese.

Impatti ambientale

Dal punto di vista ambientale, non si prevedendo specifici impatti legati alla realizzazione dell'opera.

Il proponente dichiara in proposito che:

“Sono state effettuate indagini ambientali atte a definire lo stato di qualità dei sedimenti marini da dragare e dei materiali contenuti nei cassoni oggetto di spostamento, con la finalità di individuare la modalità di gestione di tali materiali. A tal fine è stato elaborato uno specifico “Piano di monitoraggio ambientale” che consentirà una più accurata gestione degli specifici accorgimenti ambientali e di monitoraggio durante le fasi esecutive”.

“Non ci sono maggiori profili di rischio rispetto agli interventi che vengono comunemente realizzati all'interno del bacino portuale di Genova, pertanto verranno prese in carico le misure di prevenzione standard mirate a limitare l'immissione o la dispersione di materiale in mare”.

“Le batimetrie dell'area non vengono modificate dall'intervento e si ritiene il prolungamento compiuto con l'aggiunta del cassone di Tipo A risulta trascurabile nella visione morfodinamica complessiva”.

“Durante le lavorazioni marittime saranno utilizzate panne per il contenimento della torbidità [...]. Nell'ipotesi di sversamenti accidentali verranno adottate le opportune misure di sicurezza previste nel PSC”.

“Inoltre è importante evidenziare che l'area d'intervento è naturalmente schermata dalla diga foranea e che sulla base di quanto già stimato nella progettazione ed esecuzione di lavori simili si ritiene che le lavorazioni non possano determinare una interferenza acustica sottomarina di rilievo per la conservazione protezione dei cetacei”.

Non è prevista la produzione di materiali di rifiuto.

Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

L'area in progetto non ha alcuna interazione con le aree naturali appartenenti alla Rete Natura 2000. La più vicina è la ZSC IT1332576 Fondali Boccadasse – Nervi posta a più di 4 km dall'area d'intervento.

Per quanto riguarda le aree naturali protette, l'intervento, seppur in un ambito portuale e dunque intensamente antropizzato, ricade all'interno dell'EUAP 1174 – “Santuario per i Mammiferi Marini”.

L'area d'intervento ricade nella perimetrazione soggetta a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii, così come modificato dall'art. 12 del D.Lgs. 157/2006 – Aree tutelate per legge, che alla lettera a) comprende i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, l'area in progetto ricade in una zona catalogata a bassa pericolosità sismica (rischio sismico “classe 3”).

Conclusioni

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

- è coerente con le previsioni del Piano regolatore portuale e con le funzioni individuate dallo stesso per l'area di intervento;
- prevede interventi che non si discostano, dal punto di vista dei rischi ambientali, rispetto alle attività che vengono comunemente svolte all'interno del bacino portuale di Genova;
- non altera la morfologia della costa e non ha conseguenze sulle dinamiche marine,

considerato e valutato che:

- il progetto è localizzato all'interno di un ambito portuale antropizzato, e si trova a distanza significativa da aree sensibili;
- è stato elaborato uno specifico "Piano di monitoraggio ambientale" che consentirà una accurata gestione degli specifici accorgimenti ambientali e di monitoraggio durante le fasi esecutive;
- è prevista l'adozione di misure atte a prevenire impatti ambientali, anche accidentali;
- la modifica presentata garantisce un miglioramento delle condizioni di sicurezza di navigazione nell'avamposto;
- gli impatti sono legati alle attività di cantiere, e limitati a tale fase,
- l'intervento è soggetto ad autorizzazione per l'immersione in ambiente conterminato con i materiali di cui all'articolo 109, comma 1, lettera a, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, di competenza Regionale, secondo il Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini di cui al D.M. 15 luglio 2016, n. 173

si ritiene che per il progetto "Completamento Calata Olii Minerali - spostamento cassone da Testata Canzio a molo ex-Superbacino", si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi ulteriori rispetto a quanto valutato nel corso del procedimento di VIA relativo al Piano Regolatore Portuale di Genova, concluso con decreto di compatibilità ambientale n. 5395 del 25/10/2000, positivo con condizioni ambientali.

Pertanto si propone un provvedimento che escluda il progetto da ulteriori procedure di valutazione ambientale, fermo restando il rispetto delle condizioni ambientali dei precedenti provvedimenti di valutazione ambientale, oltre che delle indicazioni contenute nel provvedimento di Verifica di ottemperanza DVA 2012-22114 del 17/09/2012 ove applicabili, rammentando altresì che tutte le opere situate all'interno dell'ambito portuale sono di competenza statale.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per ulteriori "nulla osta" e/o autorizzazioni.

La Responsabile del procedimento

Arch. Claudia Pieri

