

Sostenibilità Energetica e Interferenze con Attività Portuali: Relazione sui Pareri ENAC-ENAV e sviluppi del tavolo tecnico

SINTESI VALUTAZIONI ENAC CONFERENZA DEI SERVIZI

Nell'ambito della **Conferenza dei Servizi** approvativa del Progetto di Fattibilità tecnico Economica dell'intervento della nuova diga foranea, circa i profili di interferenza tra l'intervento in questione e le attività dell'aeroporto Cristoforo Colombo, sono state presentate all'Enac le seguenti istanze:

FASE A:

- MWEB_2022_0023 è relativa agli ostacoli puntuali rappresentati dagli aerogeneratori dell'impianto eolico composto da 17 turbine con altezza di 46.80 m s.l.m.m (integrate poi nel numero di 20) collocato sulla diga foranea, nel tratto parallelo alla costa, per uno sviluppo complessivo pari a 2.400 m;
- MWEB_2022_0024 è relativa all'ostacolo mobile rappresentato dalle navi in evoluzione nel bacino Sampierdarena, e dalle tipologie di navi previste in attracco a calata Bettolo (naviglio con altezza massima non superiore a 65m) e a calata Massaua (naviglio con altezza massima non superiore a 55m);
- MWEB_2022_0026 descrive l'andamento plano-altimetrico della diga nella sua variazione morfologica;
- MWEB_2022_0028 tratta i mezzi di cantiere mobili collocati nell'ambito portuale di Pra-Voltri;
- MWEB_2022_0029 descrive i mezzi di cantiere fissi collocati nell'ambito portuale di Pra-Voltri;

FASE B:

- MWEB_2022_0078 tratta l'ipotesi di scenario operativo del naviglio in evoluzione e attracco nel bacino di Sampierdarena ed attracco Ronco Canepa;
- MWEB_2022_0079 descrive l'andamento plano-altimetrico relativo alla diga foranea nella nuova configurazione della fase B;
- MWEB_2022_0081 tratta i mezzi di cantiere su pontone mobili in evoluzione nel bacino di Sampierdarena;
- MWEB_2022_0083 descrive gli ulteriori mezzi di cantiere fissi collocati nell'ambito portuale di Pra-Voltri.

L'istruttoria portata avanti con Enac ha portato alle seguenti **valutazioni**:

- ✓ l'impianto eolico (MWEB_2022_0023 – Fase A), previsto sulla nuova diga foranea, risulta compatibile con le attuali superfici di limitazione ostacoli applicabili all'aeroporto di Genova pur ricadendo in un'area per cui vi è al momento una incompatibilità assoluta per l'installazione di aerogeneratori, per cui è necessario concedere una specifica deroga rispetto alle attuali disposizioni vigenti verificata la compatibilità dell'impianto con gli apparati per la navigazione aerea;
- ✓ l'andamento plano-altimetrico della nuova diga foranea nella configurazione prevista sia in fase A (MWEB_2022_0026) sia in fase B (MWEB_2022_0079) non costituisce ostacolo alla navigazione aerea;
- ✓ gli scenari operativi descritti per la fase A (MWEB_2022_0024) pur costituendo ostacolo risultano ammissibili a determinate condizioni; il posizionamento e la movimentazione delle navi previsti in fase B (MWEB_2022_0078) ed i mezzi di cantiere ipotizzati per questa fase dei lavori (MWEB_2022_0081 e MWEB_2022_0083) presentano elementi non compatibili con la configurazione attuale dei vincoli per l'aeroporto di Genova;
- ✓ gli elaborati progettuali e la documentazione trasmessa non definiscono in modo compiuto l'ipotesi di utilizzo delle aree portuali oggetto di intervento dato che, ad esempio, non descrivono puntualmente il tipo di attrezzature a terra previste per la movimentazione delle merci dalle navi attraccate.

Enac ha quindi espresso una **valutazione preliminare, con prescrizioni**, come segue:

- **positiva** per le istanze MWEB_2022_0023, MWEB_2022_0024, MWEB_2022_0026, MWEB_2022_0028, MWEB_2022_0029 e MWEB_2022_0079;
- **negativa** per le istanze MWEB_2022_0078, MWEB_2022_0081 e MWEB_2022_0083.

Il predetto parere positivo (allegato alla presente) è subordinato, ai fini del rilascio dell'autorizzazione finale, all'adempimento, prima dell'avvio della fase esecutiva, delle seguenti prescrizioni:

A. per l'istanza MWEB_2022_0023:

1. concessione di deroga ad esito di valutazione di studio di compatibilità elettromagnetica condotto secondo riferimento normativo di Eurocontrol da produrre a cura del richiedente;
2. apposizione di segnalazione diurna e notturna a norma ICAO/EASA degli aerogeneratori;

B. per l'istanza MWEB_2022_0024:

3. sia acquisito studio di compatibilità elettromagnetica, attestante, rispetto agli apparati di radionavigazione a servizio dell'Aeroporto, la non interferenza dell'ingombro delle navi previste sia in attracco sia in movimentazione con il loro funzionamento;
4. deve essere rispettata per il naviglio che attracca alle banchine a Calata Bettolo (posizione A35), la quota max nave di 65 m, e a Calata Massaua (posizione A32) la quota max nave di 55m, come rappresentate nell'istanza (e fatto salve il futuro utilizzo di gru che dovranno parimenti essere rispettose dei vicoli aeroportuali);
5. il naviglio attraccato nelle predette posizioni deve essere dotato di segnaletica notturna luminosa in accordo alle previsioni EASA applicabili;

6.sia implementata una procedura, coordinata con il gestore aeroportuale, per la gestione tattica (emissioni di informazioni aeronautiche, adozione di limitazioni operative) di situazioni in cui si verificano anomalie nella movimentazione delle navi in bacino tali da rappresentare pericolo alla navigazione aerea;

C. per le istanze MWEB_2022_0028 e MWEB_2022_0029:

7.dotare di segnalamenti aeronautici notturni e diurni i mezzi di cantiere e le gru fisse;

8.prevedere l'adozione da parte dell'autorità portuale di una procedura, da coordinare con il gestore, che garantisca l'abbassamento dei/del braccio delle gru di cantiere quando inattiva ed in particolare di notte.

In accordo a quanto sopra stanno venendo sviluppate e trasmesse ad ENAC, all'interno delle dedicate procedure, le opportune relazioni tecniche atte ad ottemperare le prescrizioni.

E' stato prescritto, inoltre, che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale dovrà coordinare con il gestore aeroportuale la pubblicazione tempestiva di ogni variazione rispetto agli ostacoli riportati sulla cartografia AOC Type A. Per questi dati, il gestore aeroportuale rivestirà il ruolo di generatore del dato aeronautico ai sensi dei regolamenti EU vigenti.

Con riferimento allo scenario operativo previsto per il Porto di Genova al termine della fase B dell'intervento in oggetto, Enac ha ritenuto tali ipotesi, allo stato, incompatibili con l'attuale assetto dell'aeroporto di Genova e ammissibili solo a fronte di una penalizzazione dell'operatività aeroportuale, quale una riduzione delle distanze dichiarate dell'attuale pista di volo dello scalo genovese. Pertanto, per un'espressione definitiva di Enac, risultano necessari ulteriori approfondimenti specifici volti ad esaminare l'interazione porto-aeroporto in modo compiuto e puntuale rispetto ai diversi scenari operativi ipotizzabili per il porto così da valutare gli impatti sull'aeroporto.

Con riferimento all'istanza MWEB_2022_0023 relativa agli ostacoli puntuali rappresentati dagli aerogeneratori dell'impianto eolico composto da 17 turbine con altezza di 46.80 m s.l.m.m (integrate poi nel numero di 20) collocato sulla diga foranea, nel tratto parallelo alla costa, per uno sviluppo complessivo pari a 2.400 m, è stato sviluppato lo studio di compatibilità elettromagnetica secondo riferimento normativo di Eurocontrol.

SINTESI LAVORO TAVOLO ENAC

Nel febbraio 2021 è stato siglato un Protocollo di Intesa (allegato alla presente) tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Porto di Genova, finalizzato a verificare la compatibilità tra lo scenario di sviluppo portuale e le operazioni di volo dell'aeroporto di Genova e coordinare, nel rispetto del pubblico interesse comune a entrambe le Parti, le attività idonee a contemperare le diverse esigenze economiche ed operative degli scali marittimo ed aereo, gestendo le eventuali interferenze con interlocuzioni dirette tra le due Amministrazioni contraenti.

Al fine dell'attivazione del tavolo in questione, ADSP ha svolto, su specifica richiesta di Enac, un'attività di raccolta dati con tutti i concessionari con funzioni operative commerciali e industriali presenti in ambito portuale, al fine di acquisire le prospettive di sviluppo dei singoli soggetti principalmente con riferimento a:

- elementi verticali e gru (con informazioni su bracci);

- indicazione di eventuali manufatti che, direttamente o indirettamente, possono provocare la variazione della densità dell'aria (a titolo esemplificativo emissione di fumi o calore prodotti dagli impianti dei manufatti);
- impianti o edifici che possono essere fonte di attrazione per la fauna selvatica, quali a titolo di esempio impianti depurazione acque reflue o tetti dei manufatti;
- indicazioni di eventuali impianti fotovoltaici di estensione superiore ai 500 mq ovvero ricorso a finiture riflettenti.

La raccolta dati ha riguardato anche una sistematizzazione delle informazioni dei principali interventi pubblici con riferimento ai profili di cui sopra, quindi sia in termini di altezze di nuovi edifici o attrezzature, sia in termini di impianti fotovoltaici.

I dati così raccolti sono poi stati sintetizzati dagli uffici di ADSP e hanno costituito la base per costruire uno scenario di riferimento dello sviluppo portuale, comprensivo degli interventi in programmazione pubblica o previsti dai singoli operatori privati. Tale scenario include la realizzazione e l'operatività della fase A della nuova diga foranea.

Ad oggi Enac sta sviluppando alcune valutazioni volte a compatibilizzare lo scenario di cui sopra con le caratteristiche attuali e le prospettive di sviluppo dell'attività aeroportuale.

L'obiettivo è trovare un compromesso che minimizzi la penalizzazione di entrambe le attività rispetto alla rispettiva rilevanza strategica.

Spett.le
Commissario Straordinario Realizzazione Nuova Diga foranea di Genova
commissario.digaforanea.genova@pec.portsofgenoa.com

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale
Direzione Pianificazione e Sviluppo - Ufficio PRSP
segreteria.generale@pec.portsofgenoa.com

E, p.c.
ENAC - Direzione Centrale Vigilanza Tecnica
ENAC - Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture
ENAC - Direzione Operazioni Nord-Ovest

Aeroporto di Genova S.p.A
aeroportodigenovaspa@legalmail.it

ENAV SpA
protocollo generale@pec.enav.it

Oggetto: Aeroporto Internazionale di Genova "Cristoforo Colombo":
"REALIZZAZIONE DELLA NUOVA DIGA FORANEA - Ambito Bacino di Sampierdarena del Porto Di Genova - Istanze di valutazione ostacoli:
MWEB_2022_0023, MWEB_2022_0024, MWEB_2022_0026,
MWEB_2022_0028, MWEB_2022_0029, MWEB_2022_0078,
MWEB_2022_0079, MWEB_2022_0081, MWEB_2022_0083

Premesso che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha presentato le istanze di valutazione ostacoli riportate in oggetto e acquisite al protocollo generale dell'Ente ai seguenti:

Prot. / Id. Doc.	Data	Oggetto	Mitt. / Dest.
0005812	19/01/2022	Istanza di valutazione MWEB_2022_0078 ver. 1 (1di4) - GENOVA	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
19309	17/02/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0078 ver. 2 (1di4) comune di Genova	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
19308	17/02/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0079 ver. 2 (2di4) - comune di Genova	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
5808	19/01/2022	Istanza di valutazione MWEB_2022_0079 ver. 1 (2di4) - GENOVA	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
19304	17/02/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0083 ver. 2 (4di4) - comune di Genova	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
5810	19/01/2022	Istanza di valutazione MWEB_2022_0083 ver. 1 (4di4) - GENOVA	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)



19302	17/02/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0081 ver. 2 (3di4) - comune di Genova	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
5814	19/01/2022	Istanza di valutazione MWEB_2022_0081 ver. 1 (3di4) - GENOVA	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
9573	27/01/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0029 ver. 2 (5di5)	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
2674	12/01/2022	Istanza di valutazione MWEB_2022_0029 ver. 1 (5di5) - Mezzi di cantiere -	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
9574	27/01/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0028 ver. 2 (4di5)	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
2673	12/01/2022	Istanza di valutazione MWEB_2022_0028 ver. 1 (4di5) - Mezzi di cantiere -	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
9577	27/01/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0026 ver. 2 (3di5)	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
2672	12/01/2022	Istanza di valutazione MWEB_2022_0026 ver. 1 (3di5) - Diga -	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
9597	27/01/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0023 ver. 2 (1di5)	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
9602	27/01/2022	Integrazioni all'istanza di valutazione MWEB_2022_0024 ver. 2 (2di5)	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)
2671	12/01/2022	Istanza di valutazione MWEB_2022_0024 ver. 1 (2di5) - Navi -	Studio Incide Engineering S.R.L (PEC)

preso atto, per quanto desumibile dalla documentazione progettuale a disposizione della Scrivente, che la realizzazione dell'intervento in progetto è articolata in due distinte fasi, fase A e fase B, ed in particolare:

- la fase A prevede la realizzazione di parte della nuova diga foranea, per garantire l'operatività del terminal di Calata Bettolo con l'accesso delle grandi navi portacontainer, e l'installazione sull'opera portuale di un impianto eolico costituito da 20 aerogeneratori;
- la fase B comprende il completamento della diga a ponente del bacino di Sampierdarena con l'obiettivo di assicurare la piena operatività dei terminali di ponente anche per le grandi navi portacontainer;

considerato che le istanze presentate descrivono elementi puntuali del progetto di fattibilità tecnico economica dell'intervento di realizzazione della nuova diga foranea, ambito di bacino di Sampierdarena del Porto di Genova, ed in particolare la pratica:

- MWEB_2022_0023 è relativa agli ostacoli puntuali rappresentati dagli aerogeneratori dell'impianto eolico composto da 17 turbine con altezza di 46.80 m s.l.m.m (integrate poi nel numero di 20) collocato sulla diga foranea, nel tratto parallelo alla costa, per uno sviluppo complessivo pari a 2.400 m;
- MWEB_2022_0024 è relativa all'ostacolo mobile rappresentato dalle navi in evoluzione nel bacino Sampierdarena, e dalle tipologie di navi previste in attracco a calata Bettolo (naviglio con altezza massima non superiore a 65m) e a calata Massaua (naviglio con altezza massima non superiore a 55m);
- MWEB_2022_0026 descrive l'andamento plano-altimetrico della diga nella sua variazione morfologica;
- MWEB_2022_0028 tratta i mezzi di cantiere mobili collocati nell'ambito portuale di Pra-Voltri;
- MWEB_2022_0029 descrive i mezzi di cantiere fissi collocati nell'ambito portuale di Pra-Voltri;



- MWEB_2022_0078 tratta l'ipotesi di scenario operativo del naviglio in evoluzione e attracco nel bacino di Sampierdarena ed attracco Ronco Canepa;
- MWEB_2022_0079 descrive l'andamento plano-altimetrico relativo alla diga foranea nella nuova configurazione della fase B;
- MWEB_2022_0081 tratta i mezzi di cantiere su pontone mobili in evoluzione nel bacino di Sampierdarena;
- MWEB_2022_0083 descrive gli ulteriori mezzi di cantiere fissi collocati nell'ambito portuale di Pra-Voltri;

considerato che le istanze in oggetto trattano casi riconducibili alla configurazione e ad ipotesi di scenari operativi per il porto così distinti per fase:

- le istanze MWEB_2022_0023, MWEB_2022_0024, MWEB_2022_0026, MWEB_2022_0028 e MWEB_2022_0029, riconducibili alla fase A;
- le istanze MWEB_2022_0078, MWEB_2022_0079, MWEB_2022_0081 e MWEB_2022_0083, riconducibili alla fase B;

preso atto che dall'esame istruttorio, condotto prendendo a riferimento l'attuale assetto vincolistico applicabile all'aeroporto di Genova, è emerso che:

- l'impianto eolico (MWEB_2022_0023), previsto sulla nuova diga foranea, risulta compatibile con le attuali superfici di limitazione ostacoli applicabili all'aeroporto di Genova pur ricadendo in un'area per cui vi è al momento una incompatibilità assoluta per l'installazione di aerogeneratori, per cui è necessario concedere una specifica deroga rispetto alle attuali disposizioni vigenti verificata la compatibilità dell'impianto con gli apparati per la navigazione aerea;
- l'andamento plano-altimetrico della nuova diga foranea nella configurazione prevista sia in fase A (MWEB_2022_0026) sia in fase B (MWEB_2022_0079) non costituisce ostacolo alla navigazione aerea;
- gli scenari operativi descritti per la fase A (MWEB_2022_0024) pur costituendo ostacolo risultano ammissibili a determinate condizioni;
- il posizionamento e la movimentazione delle navi previsti in fase B (MWEB_2022_0078) ed i mezzi di cantiere ipotizzati per questa fase dei lavori (MWEB_2022_0081 e MWEB_2022_0083) presentano elementi non compatibili con la configurazione attuale dei vincoli per l'aeroporto di Genova;
- gli elaborati progettuali e la documentazione trasmessa non definiscono in modo compiuto l'ipotesi di utilizzo delle aree portuali oggetto di intervento dato che, ad esempio, non descrivono puntualmente il tipo di attrezzature a terra previste per la movimentazione delle merci dalle navi attraccate;

ritenuto, pertanto, che, al momento, avendo a riferimento gli attuali vincoli per l'aeroporto di Genova, è possibile esprimere una valutazione preliminare:

- positiva per le istanze MWEB_2022_0023, MWEB_2022_0026, MWEB_2022_0028 e MWEB_2022_0029;
- positiva, non sussistendo interesse aeronautico, per l'istanza MWEB_2022_0079;
- negativa per le istanze MWEB_2022_0078, MWEB_2022_0081 e MWEB_2022_0083;



considerato che Enav ha già formulato i pareri relativi ai MWEB_2022_0023, MWEB_2022_0026, MWEB_2022_0029, MWEB_2022_0079, MWEB_2022_0083 ed attesi quelli in via di formulazione relativi ai restanti;

ai sensi dell'art.709 del Codice della Navigazione e sulla base di quanto previsto da:

- Regolamento UE 139/2014 della Commissione del 12 febbraio 2014, dall'Annesso alla ED Decision 2017/021/R dell'EASA - CS-ADR-DSN – capitoli J e Q,
- cap. 4 del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti;
- nota prot. 0013259/DIRGEN/DG del 25/02/2010,

la Scrivente Direzione, esprime il seguente parere positivo per le seguenti istanze:

- MWEB_2022_0023
- MWEB_2022_0024
- MWEB_2022_0028
- MWEB_2022_0029
- MWEB_2022_0079.

Il predetto parere positivo è subordinato, ai fini del rilascio dell'autorizzazione finale, all'adempimento, prima dell'avvio della fase esecutiva, delle seguenti prescrizioni:

A. per l'istanza MWEB_2022_0023:

1. concessione di deroga ad esito di valutazione di studio di compatibilità elettromagnetica condotto secondo riferimento normativo di Eurocontrol da produrre a cura del richiedente;
2. apposizione di segnalazione diurna e notturna a norma ICAO/EASA degli aerogeneratori;

B. per l'istanza MWEB_2022_0024:

3. sia acquisito studio di compatibilità elettromagnetica, attestante, rispetto agli apparati di radionavigazione a servizio dell'Aeroporto, la non interferenza dell'ingombro delle navi previste sia in attracco sia in movimentazione con il loro funzionamento;
4. deve essere rispettata per il naviglio che attracca alle banchine a Calata Bettolo (posizione A35), la quota max nave di 65 m, e a Calata Massaua (posizione A32) la quota max nave di 55m, come rappresentate nell'istanza (e fatto salve il futuro utilizzo di gru che dovranno parimenti essere rispettose dei vicoli aeroportuali);
5. il naviglio attraccato nelle predette posizioni deve essere dotato di segnaletica notturna luminosa in accordo alle previsioni EASA applicabili;
6. sia implementata una procedura, coordinata con il gestore aeroportuale, per la gestione tattica (emissioni di informazioni aeronautiche, adozione di limitazioni operative) di situazioni in cui si verificano anomalie nella movimentazione delle navi in bacino tali da rappresentare pericolo alla navigazione aerea;

C. per le istanze MWEB_2022_0028 e MWEB_2022_0029:

7. dotare di segnalamenti aeronautici notturni e diurni i mezzi di cantiere e le gru fisse;
8. prevedere l'adozione da parte dell'autorità portuale di una procedura, da coordinare con il gestore, che garantisca l'abbassamento dei/del braccio delle gru di cantiere quando inattiva ed in particolare di notte.



Si prescrive, inoltre, che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale dovrà coordinare con il gestore aeroportuale la pubblicazione tempestiva di ogni variazione rispetto agli ostacoli riportati sulla cartografia AOC Type A. Per questi dati, il gestore aeroportuale rivestirà il ruolo di generatore del dato aeronautico ai sensi dei regolamenti EU vigenti.

Contestualmente, sulla base di quanto prima evidenziato, la Scrivente Direzione esprime, al momento, parere negativo per le seguenti istanze: MWEB_2022_0078, MWEB_2022_0081 e MWEB_2022_0083.

Per le predette istanze, ed in generale per le sommarie ipotesi riguardanti lo scenario operativo previsto per il Porto di Genova al termine della fase B dell'intervento in oggetto, si osserva che tali ipotesi sono, al momento, incompatibili con l'attuale assetto dell'aeroporto di Genova e potrebbero essere ammissibili solo a fronte di una penalizzazione dell'operatività aeroportuale, quale una riduzione delle distanze dichiarate dell'attuale pista di volo dello scalo genovese. Pertanto, perché la Scrivente possa esprimersi in modo definitivo per queste istanze, risultano necessari ulteriori approfondimenti specifici volti ad esaminare l'interazione porto-aeroporto in modo compiuto e puntuale rispetto ai diversi scenari operativi ipotizzabili per il porto così da valutare gli impatti sull'aeroporto.

Al momento, rimane da parte di ENAC, ferma la volontà di salvaguardare un'operatività per l'aeroporto di Genova compatibile con il ruolo che ad esso viene assegnato dagli strumenti, di pianificazione del sistema aeroportuale nazionale attualmente in vigore.

Per gli approfondimenti relativi ai predetti aspetti della fase B dell'intervento, si rimanda alle valutazioni del gruppo di lavoro istituito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e da ENAC in ragione del Protocollo di Intesa sottoscritto tra le parti.

Distinti Saluti

Il Direttore
Ing. Davide Drago
(Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)



PROTOCOLLO DI INTESA PER LO SVULUPPO ARMONIZZATO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI E PORTUALI DI GENOVA

TRA

L'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, rappresentata nel presente protocollo dal Direttore Generale Dott. Alessio Quaranta;

E

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Porto di Genova, rappresentata nel presente protocollo dal Segretario Generale ing. Marco Sanguineri;

PREMESSO

1. che i sistemi aeroportuali e portuali costituiscono una importante componente infrastrutturale del sistema di trasporto genovese e le loro condizioni di funzionalità hanno una diretta influenza sull'economia dei trasporti della regione Liguria e del sistema paese;
2. che, al fine di definire i futuri programmi di sviluppo del porto di Genova, nel corso del 2014 l'allora Autorità Portuale ha affidato ad ENAV uno studio aeronautico per la valutazione delle compatibilità e delle interferenze fra attività marittime ed aree del porto e operatività dell'aeroporto di Genova;
3. che lo studio di cui al punto precedente è stato finalizzato altresì a valutare il grado delle eventuali penalizzazioni subite dall'aeroporto e/o dal porto in relazione ai reciproci vincoli e prospettive, nonché le modalità per contemperare, nel perseguimento del pubblico interesse comune ad entrambe

le parti, le diverse esigenze economiche ed operative degli scali marittimo ed aereo;

4. che in particolare sono state analizzate le eventuali interferenze tra il naviglio, le attrezzature di banchina, in allora previste per lo sviluppo ed il potenziamento del porto di Genova, e le operazioni di volo dell'aeroporto di Genova;
5. che sulla base dello studio prodotto, ed in conformità agli scenari di sviluppo valutati, alcune realtà terminalistiche, con particolare riferimento all'ambito di Voltri ed a Calata Bettolo nell'ambito di Sampierdarena, hanno successivamente completato le necessarie procedure autorizzative al fine di installare attrezzature di banchina funzionali a conseguire un potenziamento del traffico commerciale;
6. che rispetto a quanto valutato nel 2014 ed in relazione allo scenario evolutivo dei traffici portuali sono successivamente emerse nuove esigenze infrastrutturali da parte delle realtà terminalistiche del porto di Genova;
7. che, in relazione alle nuove esigenze manifestatesi ed alla prossima adozione dei nuovi strumenti di pianificazione l'Autorità di Sistema Portuale ha in fase di elaborazione avanzata uno scenario di sviluppo a breve-medio termine delle infrastrutture portuali che, per le sue inevitabili interazioni con il traffico aereo del contiguo aeroporto, necessita di essere armonizzato e condiviso con ENAC, anche in ragione dell'attuale vincolo aeronautico insistente sulle aree e sugli specchi acquei del porto di Genova;
8. che l'ENAC, quale soggetto responsabile della sicurezza del volo e della sorveglianza sull'Aeroporto certificato a livello europeo – under EASA scope – al fine di agevolare lo sviluppo del porto senza pregiudicare quello del vicino aeroporto definito dal relativo Master Plan, ritiene auspicabile una istruttoria preventiva del suddetto scenario di sviluppo portuale, per quanto afferente agli aspetti aeronautici, in modo da individuare e standardizzare le eventuali limitazioni su cui è possibile autorizzare deroghe, il tutto nel pieno rispetto della sicurezza delle operazioni di volo.

convengono quanto segue:

Art.1 **(Oggetto e finalità)**

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo, il cui scopo è quello di definire gli impegni di ciascuna Parte al fine di:

- verificare la compatibilità tra lo scenario di sviluppo portuale e le operazioni di volo dell'aeroporto di Genova;
- coordinare, nel rispetto del pubblico interesse comune a entrambe le Parti, le attività idonee a contemperare le diverse esigenze economiche ed operative

degli scali marittimo ed aereo, gestendo le eventuali interferenze con interlocuzioni dirette tra le due Amministrazioni contraenti.

Rimangono escluse dall'oggetto del presente protocollo le attività inerenti la valutazione di compatibilità tra le ipotesi di rilocalizzazione in porto dei depositi chimici, oggetto di studio da parte di AdSP e di delibera da parte del Comune di Genova, e i vincoli di cui al 5° comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione derivanti dalla presenza dell'infrastruttura aeroportuale (tematica oggetto di contenzioso attualmente pendente innanzi il TAR Liguria, tra il Comune di Genova ed ENAC).

Art.2 (Compiti di Autorità di Sistema Portuale)

L'Autorità di Sistema Portuale, nell'ambito dei propri compiti si impegna a:

1. elaborare uno scenario di sviluppo portuale comprensivo dello stato attuale e di progetto delle nuove attrezzature di movimentazione, delle tipologie di naviglio movimentato, dei possibili sviluppi infrastrutturali;
2. elaborare, a proprie spese, in relazione allo scenario di sviluppo portuale uno studio aeronautico sulla base delle indicazioni che verranno fornite da ENAC; tale studio dovrà costituire lo scenario di riferimento complessivo per il Porto di Genova, fermo restando che gli approfondimenti e gli adempimenti di cui al successivo art. 3 comma 4 saranno a carico dei singoli operatori;
3. verificare, d'intesa con ENAC, le modalità di compatibilizzazione dello scenario di sviluppo portuale con il piano di sviluppo aeroportuale, ed i relativi vincoli aeronautici, anche prendendo in esame le più avanzate strumentazioni aeroportuali che possano attenuare i suddetti vincoli;
4. effettuare una attività di informazione nei confronti dei propri concessionari al fine di favorire la piena collaborazione con ENAC e il Gestore Aeroportuale, impegnato nel monitoraggio dei dintorni aeroportuali;

Art.3 (Compiti di ENAC)

ENAC, nell'ambito del proprio mandato istituzionale, si impegna a:

- 1) fornire ad AdSP ogni elemento utile per la redazione dello studio aeronautico complessivo;
- 2) effettuare l'istruttoria dello studio aeronautico complessivo, rappresentando all'Autorità di Sistema Portuale le proprie valutazioni, con particolare riferimento alle eventuali modalità di compatibilizzazione da adottare;
- 3) effettuare tutte le attività che si dovessero rendere necessarie al fine di mitigare opportunamente il vincolo aeronautico, nonché pubblicare una nuova edizione delle mappe di vincolo in grado di garantire un equivalente livello di

sicurezza delle operazioni di volo, nel rispetto di norme e raccomandazioni ICAO ed EASA;

- 4) ricapitolare le procedure e le documentazioni a carico degli operatori privati per lo sviluppo delle proprie attività con riferimento ai vincoli aeronautici.

Le attività di cui al presente protocollo si svolgeranno nell'ambito delle finalità istituzionali senza costi aggiuntivi.

Art.3 (Gruppo di lavoro)

Nell'ambito del presente protocollo di intesa è costituito il seguente gruppo di lavoro, per l'ENAC:

- Ing. Marco Trombetti - Coordinatore per le attività di ENAC;
- Ing. Eugenio Di Maro - per le Analisi Tecnico Operative;
- Ing. Giovanni Mazza – per i profili Mappe di Vincolo;
- C.te Giorgio Vanno Antonelli – per i profili Operazioni di volo;

per l'Autorità di Sistema Portuale

- Dott.ssa Paola Giampietri - Coordinatore per le attività di AdSP;
- Arch. Angela Imbesi per i profili di pianificazione e sviluppo;
- Dott. Giuseppe Canepa e ing. Erica Torre per profili tecnici;
- Dott. Paolo Piacenza per profili demaniali.

ENAC

Il Direttore Generale
Dott. Alessio Quaranta

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

Autorità di Sistema Portuale

Il Segretario Generale
Dott. Marco Sanguineri

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