Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA – 2011 – 0026139 del 17/10/2011

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

Ufficio Competente: **PSVIL** Genova
Prot.N. **21835** /P del 07/10/2011

Trasmessa via posta elettronica certificata

Al **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**
Direzione Generale per le valutazioni ambientali
Divisione Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 R O M A

Oggetto: **Progetto per la realizzazione del nodo stradale ed autostradale di Genova – osservazioni ai sensi dell'articolo 24 del Decreto Legislativo 152/2006.**

In relazione al progetto richiamato, si allegano alla presente le osservazioni dell'Autorità Portuale di Genova redatte ai sensi dell'articolo 24 del Decreto Legislativo 152/2006.

Il Presidente
(Luigi Merlo)

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
RICEVUTO IL
14 OTT. 2011
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Member of CISQ Federation
RINA
ISO 14001:2004
Certified Environmental System

Ufficio Competente: **PSVIL** Genova
Prot.N. **21835** /P del 07/10/2011

Nodo stradale e autostradale di Genova – adeguamento del sistema autostradale A7 - A10 - A12 – Progetto Definitivo – Studio di Impatto Ambientale – OSSERVAZIONI ai sensi del D.Lgs 152/2006

Il progetto in argomento risulta distinto in due sottoprogetti

- Il progetto infrastrutturale concernente le opere autostradali di potenziamento del nodo di Genova.
- Il progetto di cantierizzazione funzionale alle opere da realizzare, progetto che prevede opere correlate alla realizzazione dell'infrastruttura stradale e che incidono sul lay-out portuale (riempimenti a mare).

Le osservazioni di seguito rappresentate sono riferite al progetto di cantierizzazione che presenta particolare rilevanza in termini di interferenze sia di carattere transitorio che definitivo sull'operatività del porto di Genova.

Per quanto concerne le opere a carattere definitivo, esse si sostanziano nel **parziale riempimento del canale di calma prospiciente l'aeroporto** .

In particolare si prevede di conferire all'interno del Canale di Calma il materiale di smarino proveniente dallo scavo delle gallerie della infrastruttura stradale (per un totale di 8.759.931 mc) attraverso la realizzazione di una cassa di colmata in continuità con l'attuale sedime aeroportuale.

Le dimensioni totali della colmata sono 180 m verso mare e 3.611,60 m nella direzione del Canale di Calma; sul lato ovest i cassoni cellulari continuano il filo esistente del terrapieno aeroportuale; sul lato est la colmata si estende per circa 125 m oltre all'attuale limite dell'area aeroportuale, nella zona antistante la concessione ILVA, fino a circa 40 m dal canale scolmatore interno alla concessione ILVA.

La conterminazione dell'opera a mare è prevista tramite 148 cassoni cellulari in conglomerato cementizio armato; 14 posti nel senso ortogonale all'attuale marginamento dell'aeroporto, a formare il marginamento sui lati ovest ed est della colmata; i rimanenti 134 posti parallelamente alla pista aeroportuale a formare la nuova conterminazione del Canale di Calma;

Il conferimento del materiale all'interno del Canale di Calma risulta differente in funzione della tipologia di materiale.
Il materiale di smarino non contenente amianto, viene prima trasportato su gomma nell'area di cantiere di Cornigliano, ubicata sulla destra del Torrente Polcevera e da li attraverso l'utilizzo di idonei mezzi navali (bettoline) nell'area d'intervento nel Canale di Calma .
Il materiale con un contenuto in amianto inferiore ai limiti del D.Lgs. 152/06, viene convogliato nell'area del Canale di Calma attraverso la realizzazione di un circuito slurry che permette il trasporto all'interno di tubazioni del materiale addizionato con acqua o fango, garantendo l'abbattimento delle parti fini e delle fibre di amianto eventualmente presenti all'interno dello smarino. Il circuito di slurry che viene presentato si svilupperà quindi per circa 8.8 km dall'area di stoccaggio del cantiere Polcevera fino a raggiungere la banchina ILVA, nell'area dell'Aeroporto di Genova, prospicente il Canale di Calma.

In relazione a detta previsione si osserva quanto segue:

L'Autorità Portuale in data 16 maggio 2011, non appena ricevuto lo stralcio progettuale, ha inoltrato lo stesso a Capitaneria di Porto, Rimorchiatori e Corpo Piloti al fine di raccogliere da detti soggetti le relative valutazioni, con particolare riguardo ai profili tecnico nautici. Nel corso di una specifica riunione tenutasi in data 23 settembre presso gli uffici della Capitaneria, sono state anticipate dai soggetti sopracitati le conclusioni delle indagini tecniche svolte, conclusioni di prossima formalizzazione e tuttavia, allo stato non ancora pervenute.

Sulla base di quanto illustrato da Capitaneria, Rimorchiatori e Piloti, unitamente alle valutazioni svolte dagli uffici tecnici dell'AP, si può osservare principalmente quanto segue:

- occorre valutare con particolare attenzione la dimensione del parziale riempimento del canale ai fini di assicurare un adeguato specchio acqueo al transito dei mezzi nautici in servizio tra il bacino di Sampierdarena ed i poli di multedo /voltri. In particolare, la proposta di riempire uno specchio acqueo di 3600 ml di lunghezza per 180 ml di larghezza non pare garantire un pieno rispetto dei requisiti per un normale e sicuro transito dei mezzi di servizio. Secondo le prime indicazioni raccolte si tratterebbe di rivedere l'ampiezza del riempimento lasciando libero uno specchio acqueo idoneo a garantire transiti sicuri anche in considerazione del fatto che l'attuale diga è di tipo tracimabile, fatto che, in caso di stati di mare significativi, comporta l'inibizione di una fascia di specchio acqueo più prossima alla diga medesima. Le stesse considerazioni in ordine all'adeguata ampiezza del canale vanno estese alla fase di realizzazione del confinamento dell'opera a mare.
- Al fine di evitare effetti di agitazione del moto ondoso, in particolare durante il passaggio dei mezzi nautici nel residuo specchio acqueo destinato al transito, occorre prevedere che la banchina ed il muro paraonde di nuova realizzazione da parte di Autostrade Spa siano costruiti con tecniche tali da ridurre la riflessione del moto ondoso stesso. Allo scopo occorrerà prevedere banchine e muro paraonde con coefficienti di riflessione non superiori a 0,3.
- Si rende necessario verificare gli effetti generati dal riempimento sul moto ondoso sia sul fronte di levante, sia su quello di ponente. Si tratta di approfondire, secondo le metodologie adottate dagli uffici tecnici dell'Autorità Portuale, lo stato della navigabilità, l'accessibilità e la manovrabilità degli specchi acquei costituenti l'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena e di quelli afferenti il canale di accesso del bacino di Multedo, nonché le condizioni di agibilità delle banchine ILVA e di quelle del fronte Ronco-Canepa-Libia. Tali approfondimenti andranno svolti tenendo anche conto degli interventi già programmati dall'Amministrazione, quali la creazione di un unico fronte di banchina parallelo alla diga fra molo Ronco e molo Libia e l'ampliamento dell'imboccatura di ponente.

  Lo scopo di suddette verifiche è quello di garantire la compatibilità della nuova opera con il sicuro esercizio portuale e di escludere ricadute negative sulle nuove opere portuali programmate anche in termini di eventuali maggiori costi. In tale contesto si può fin d'ora ritenere necessario prevedere la costruzione di banchine e muro paraonde con coefficiente di riflessione non superiori a 0,3 anche sulle testate di levante e ponente del riempimento.
- Più in generale, non potendosi escludere un' evoluzione degli attuali strumenti pianificatori che preveda una trasformazione ad usi portuali del compendio in oggetto, si evidenzia l'opportunità che le caratteristiche del prospettato riempimento siano da valutarsi tenendo conto dei possibili suddetti usi portuali e che pertanto siano valutati i gradi di consolidamento del materiale conferito in modo che lo stesso possa costituire una base utile per successive infrastrutturazioni.

Opere a carattere transitorio:

si prevede la localizzazione all'interno dell'area portuale nei pressi della foce del torrente Polcevera, in destra idrografica, di un'area di cantiere di estensione pari a circa 30.000 mq .
L'accesso all'area è stato previsto da N-O attraverso lo svincolo della nuova strada urbana di scorrimento da lungomare Canepa a Piazza Savio
L'area risponde a tre diverse finalità:
• produzione calcestruzzi a servizio delle opere da realizzarsi nell'ambito dell'interconnessione di Genova Ovest, per un volume totale stimato di calcestruzzo pari a 160.000 m3 che, distribuito negli 8 anni stimati di durata di cantiere, corrispondono a circa 55m3/g (a meno degli incrementi nei periodi di picco);
• caratterizzazione delle terre di scavo, al fine di attestare l'idoneità delle stesse ad essere riutilizzate per la realizzazione di rilevati o ritombamenti, organizzate in tre cumuli, per un volume totale di 7.500 m3.
• Depurazione

Si prevede inoltre la localizzazione all'interno dell'area portuale di Voltri di un'area di cantiere finalizzata alla produzione calcestruzzo a servizio delle opere da realizzarsi nell'ambito dell'interconnessione di Voltri e di Vesima, per un volume totale stimato di calcestruzzo pari a 140.000 m3 che, distribuito negli 8 anni stimati di durata di cantiere, corrispondono a circa 50 mc/g (a meno degli incrementi nei periodi di picco).

In merito **all'installazione nelle aree di Cornigliano del cantiere di cui sopra** si osserva che:

- L'area proposta insiste parzialmente su di un compendio che, a valle degli interventi di bonifica in corso e degli interventi di realizzazione delle infrastrutture viarie di carattere urbano, tornerà in disponibilità di Autorità Portuale secondo quanto stabilito da specifico Accordo di Programma.
- Per le suddette aree, Autorità Portuale prevede un utilizzo finalizzato anche alla realizzazione di un collegamento viario con il bacino di Sampierdarena attraverso la prosecuzione della sopraelevata portuale e la creazione di una nuova struttura di varco con relative aree di accumulo per i mezzi pesanti.
- La proposta area di cantiere dovrà quindi essere resa compatibile con le previsioni di sviluppo sopra descritte.

In relazione alla prevista collocazione di un **impianto di betonaggio nel compendio di Voltri** si osserva quanto segue:

- Il posizionamento dell'impianto potrebbe confliggere (occorre verificare la tempistica) con la necessità di localizzare nel medesimo sito i cantieri per la realizzazione del nuovo viadotto di Voltri . Inoltre, terminata la realizzazione del viadotto, nell'area indicata dal piano di cantierizzazione di Autostrade è prevista la localizzazione dei parcheggi dei mezzi pesanti in attesa di accedere al varco del terminal e della viabilità di accesso al terminal medesimo. La proposta localizzazione dell'impianto di betonaggio non pare quindi idonea.

Leggi Messaggio

Da:SegreteriaGenerale APGE <segreteriagenerale@pec.porto.genova.it>
A: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
CC:
Ricevuto il:07/10/2011 12:27 PM
Oggetto:Nodo stradale di Genova
Priorità:normale
nodo stradale.pdf(192782)

- Azioni ▼
  Cancella Segna come: Da leggere Sposta in: INBOX DELETED ITEMS DRAFTS RECEIPTS SENT ITEMS

saluti