



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Parere n. 2220 del 11/11/2016

<p>Progetto:</p>	<p>Verifica di ottemperanza Nodo stradale ed autostradale di Genova adeguamento sistema A7-A10-A12 e Piano di Utilizzo. DEC/DVA/28, del 23/01/2014, prescrizione A.9)</p> <p>(ID_VIP: 3329)</p>
<p>Proponente:</p>	<p>Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot. n. DVA-10765 del 20-04-2016, acquisita al prot. n. 1444/CTVA del 22/04/2016, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la nota prot. n. ASPI/RM/2016/0007309/EU del 12.04.2016 di Autostrade per l'Italia S.p.A., acquisita con prot. 10284/DVA del 15.04.2016, con la richiesta dell'avvio della verifica di ottemperanza della prescrizione A9 del DM-2014-28 del 23.01.2014, relativo al progetto "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento sistema A7-A10-A12";

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *Norme in materia ambientale* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*;

VISTO il Decreto VIA n. 28 del 23/01/2014, relativo al progetto "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento sistema A7-A10-A12";

VISTA la determina di approvazione del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo - DVA-0014268 del 19.06.2013, relativa al progetto "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento sistema A7-A10-A12";

A

VISTA la documentazione tecnica consegnata con la nota prot. n. ASPI/RM/2016/0007309/EU del 12.04.2016 di Autostrade per l'Italia S.p.A., ai fini della verifica dell'ottemperanza alla prescrizione A9;

VISTA la nota EDM/Prot.227 del 20 aprile 2016, trasmessa da Società per Cornigliano SpA, acquisita agli atti con prot. n. DVA/ 11284 del 27/04/2016, inviata alla Commissione VIA e VAS e acquisita al prot. 1636/CTVA del 03/05/2016

VISTA la nota prot. DIS/25 del 25 maggio 2016 di ILVA SpA acquisita al prot. 15252/DVA del 07/06/2016, inviata alla Commissione VIA e VAS e acquisita al prot. 2106 /CTVA del 09/06/2016;

PRESO ATTO degli esiti della riunione tecnica svoltasi presso la CTVA in data 26.05.2016, alla quale hanno partecipato tutti i soggetti interessati, tutti gli Enti coinvolti - ASPI, ILVA, Comune, Autorità Portuale, Gestore Aeroporto di Genova e Regione Liguria - e ove la Autostrade per l'Italia S.p.A ha chiarito i singoli punti delle osservazioni di ILVA e Società per Cornigliano SpA e ha proposto le soluzioni progettuali;

PRESO ATTO degli esiti della riunione tecnica svoltasi presso la CTVA in data 20.10.2016, ove la Autostrade per l'Italia S.p.A ha esposto le soluzioni progettuali adottate condivise da ILVA;

VISTA la documentazione integrativa consegnata con la nota prot. n. ASPI/RM/20536 del 04/11/2016 di Autostrade per l'Italia S.p.A, acquisita dalla DVA con prot.n.DVA/26905 del 07/11/2016 e trasmessa alla Commissione VIA e VAS con nota prot.n.DVA/27028 del 08/11/2016 acquisita con prot. n. 3764/CTVA del 08/11/2016;

VISTA la nota prot.n.DIS/29 del 09/11/2016 di ILVA SpA acquisita al prot.n.3798/CTVA del ~~09/11/2016~~ del 10/11/2016;

CONSIDERATO che la prescrizione A9 del DEC/VIA n.28 del 23/01/2014 prevede:

Al fine di evitare o limitare le interferenze con il ciclo delle lavorazioni dell'ILVA, nell'ambito della progettazione esecutiva, dovranno essere valutate e presentate al MATTM eventuali soluzioni alternative per il passaggio dello slurrydotto dal cantiere CI 04 all'opera a mare, da individuare in accordo con tutti gli Enti coinvolti, ASPI, ILVA, Comune, Autorità Portuale, Gestore Aeroporto di Genova e Regione Liguria.

CONSIDERATO che:

- per l'ottemperanza alla prescrizione A9, che prevede di individuare soluzioni alternative per il passaggio dello slurrydotto rispetto al progetto presentato in fase di VIA, l'ASPI ha anticipato già nel progetto definitivo presentato nella CdS (sedute 17.10.2014 e 20.01.2015) le soluzioni alternative che sono state ritenute percorribili da ILVA, come riportato nel parere DIS/3 del 20.01.2016 con prescrizioni allegato al verbale della stessa CdS;
- tale soluzione era stata oggetto di condivisione preventiva con ILVA e Regione Liguria conseguita a seguito di 5 incontri tecnici presso ILVA che si sono svolti nelle date : 17.11.14; 22.12.14; 09.01.15; 15.01.15; 20.01.15;
- la documentazione evidenzia che in data 17-06-15 l'ASPI ha avviato la richiesta di verifica di ottemperanza con lettera al MATTM prot. n. 12383, con la quale informava il MATTM (e per conoscenza ILVA, Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Aeroporto di Genova S.p.A. e Società per Cornigliano) che una soluzione progettuale alternativa, che consente di minimizzare le interferenze con le lavorazioni dello stabilimento ILVA di Genova-Cornigliano, è stata individuata, in accordo con i diversi Enti interessati, in ottemperanza alla prescrizione A9;
- in data 30-07-2015 il MATTM ha inviato una nota di risposta prot. N. DVA-2015-0020109 con la quale prende atto e ribadisce gli accordi di CdS restando in attesa dello stralcio del Progetto Esecutivo necessario per concludere la verifica di ottemperanza;
- successivamente i progettisti hanno concordato con ILVA gli accordi propedeutici e le modalità di accesso all'area al fine di poter eseguire le indagini necessarie alla redazione del progetto esecutivo che sono state eseguite anche con il supporto di un tecnico di fiducia di ILVA;
- le soluzioni alternative studiate sono le seguenti:

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

- "Soluzione del Progetto Definitivo": il tracciato è stato oggetto della prescrizione A9 del DecVIA e respinta da Ilva durante la Conferenza di Servizi del 17.12.2014;
- "Ipotesi esterna allo stabilimento": lo sviluppo (3,7 km) e la tortuosità del percorso non sono compatibili con le caratteristiche idrauliche dello slurrydotto. Sono presenti tratti di interferenza complessa con infrastrutture esistenti, che ne pregiudicano la fattibilità. L'ultimo tratto incide l'area aeroportuale, comportando ulteriori criticità;
- "Tracciato interno - Soluzione Alta": la necessità di rispettare le superfici aeronautiche dell'aeroporto non consente di assicurare il franco di 10 ml sui percorsi dei carrelloni Ilva (franco max 6,00 ml);
- "Tracciato interno - Soluzione Bassa in Opera a Mare": lo sbocco all'interno dell'Opera a Mare a quota -3,5 ml slm richiederebbe di rendere impermeabili i cassoni e dimensionarli per sostenere il relativo carico idraulico. Si pongono problemi complessi di sicurezza del cantiere, che ne pregiudicano la fattibilità;
- "Tracciato interno - Soluzione Bassa in triangolo aeroporto": lo sbocco all'interno dell'area triangolare sulla testata Est della pista aeroportuale - anche portando a quota 0,00 ml slm il sedime - non consente di avere un franco sufficiente con le superfici aeronautiche dell'aeroporto. Si pongono problemi complessi di operabilità del cantiere, che ne pregiudicano la fattibilità;
- soluzione scelta "Tracciato interno - Soluzione Alta/Bassa/Alta": la soluzione prevede una serie di oscillazioni del profilo altimetrico stradale che portano il tracciato sopra il franco richiesto da Ilva (10 ml) nei tratti in cui non sono presenti le superfici aeronautiche dell'aeroporto e lo interrano nel "Canale di raffreddamento" nei tratti in cui interferirebbe con i piani di decollo/atterraggio. Lo slurrydotto rimane invece costantemente in quota, con limitata riduzione dei franchi verticali sullo stabilimento (da 10 m a 9,30 m). Il tracciato pur non essendo ottimale dal punto di vista cantieristico minimizza le criticità e le interferenze con lo stabilimento;
- è stato sviluppato il progetto esecutivo della soluzione scelta che presenta un profilo altimetrico variabile lungo il percorso dal cantiere CI.04 alla colmata dell'opera a mare. In particolare, si distinguono cinque diversi tratti:
 - Tratto 1: il primo tratto a raso a partire dall'area di cantiere (lunghezza circa 275 m);
 - Tratto 2: il secondo tratto in viadotto (lunghezza circa 585 m) risulta funzionale a garantire sia il passaggio degli autocarri sia il passaggio delle tubazioni; è stata prevista una viabilità sopraelevata rispetto alle quote dello stabilimento, garantendo un franco libero di 10 m in altezza al di sopra delle aree interessate. Il viadotto presenta un impalcato misto, acciaio calcestruzzo, e 18 campate; l'interferenza a terra dell'infrastruttura è rappresentata dai soli sostegni dell'impalcato.
 - Tratto 3: il terzo tratto interrato nell'attuale Canale di raffreddamento (lunghezza circa 370 m); in tale tratto lo slurrydotto rimane in quota, con limitata riduzione dei franchi verticali sullo stabilimento (da 10 m a 9,30 m);
 - Tratto 4: il quarto tratto in viadotto (lunghezza circa 95 m); tale viabilità risulta funzionale a garantire sia il passaggio degli autocarri sia il passaggio delle tubazioni, garantendo un franco libero di 4.70 m in altezza al di sopra della linea ferroviaria dello stabilimento; Il viadotto è realizzato interamente in acciaio, con 3 campate in curva; l'interferenza a terra dell'infrastruttura è rappresentata dai soli sostegni dell'impalcato;
 - Tratto 5: il quinto tratto di lunghezza variabile termina all'opera a mare;

VALUTATO che in merito alle richieste della Società per Cornigliano SpA:

- è emersa la possibilità di un'interferenza planimetrica con il progetto in corso di approvazione della "strada di accesso est" dell'ILVA, che tuttavia si riduce alla sola interferenza tra la pila 7 e il sedime della futura viabilità in prossimità del cordolo esterno, risolvibile nella fase esecutiva del progetto della strada, come evidenziato anche nell'ambito delle riunioni intercorse presso il MATTM;
- nell'ambito delle stesse riunioni, sono stati inoltre prodotti chiarimenti in merito alla regolamentazione dell'incrocio della viabilità di cantiere proveniente dal Polcevera e un agevole superamento del dislivello tra l'area di cantiere e l'attraversamento dei binari, nonché in merito all'avvenuta bonifica, con prescrizioni da ottemperare, delle aree identificate a catasto con i mappali nn. 503, 522 e 523, interessate da alcuni piloni;

A

- in occasione dell'apertura della "Conferenza dei Servizi Preliminare" presso gli uffici della Città Metropolitana di Genova, inerente il "Progetto Depurazione Area Centrale nel comune di Genova", l'ASPI ha inoltre informato di aver fornito l'esecutivo ai tecnici che svolgono la progettazione del depuratore, adiacente al viadotto, affinché tale progetto ancora in fase preliminare possa essere predisposto in modo da non interferire;

VALUTATO che in merito alle richieste di ILVA SpA:

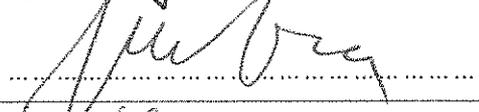
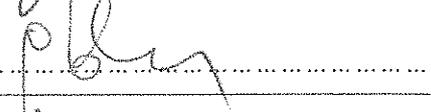
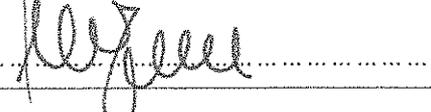
- in merito al trattamento delle acque meteoriche del viadotto, l'ASPI precisa che, oltre agli accorgimenti previsti nella progettazione dello slurrydotto e della viabilità di cantiere, e riportati nel capitolato, ai fini del convogliamento e trattamento delle acque meteoriche raccolte dal viadotto, il progetto verrà integrato con la realizzazione di un collettore interrato sotto il piazzale che recapiterà le acque ad un impianto di trattamento (sedimentazione e disoleazione) prima dello scarico; la soluzione mantiene inalterato il franco sottostante l'impalcato;
- le mitigazioni di impatti da polveri e rumore e gli accorgimenti per evitare sversamenti accidentali e fuoriuscite di materiale dallo slurrydotto, sono già previste nel progetto definitivo; l'ASPI, prima dell'avvio delle attività nello stabilimento di ILVA, adotterà le opportune verifiche e mitigazioni;
- in merito alla cantierizzazione, l'ASPI precisa che, come dichiarato anche nella riunione presso il MATTM, prima dell'avvio dei lavori, saranno concordati con ILVA i dettagli della cantierizzazione (fasi, tempi, logistica, progressione delle occupazioni), al fine di limitare al minimo le interferenze con le attività svolte nello stabilimento; il cantiere C104, da cui parte la viabilità di servizio VS12 che attraversa lo stabilimento, funzionerà da supporto e base di partenza; le aree interessate dalle lavorazioni di volta in volta saranno recintate, definendo con ILVA le tempistiche di intervento e la logistica;
- a seguito alle osservazioni emerse, sono stati revisionati quattro elaborati dello stralcio di progetto esecutivo relativo all'area ILVA;

VALUTATO che:

- il progetto esecutivo è coerente con il tracciato presentato da ASPI nella Conferenza di Servizi con i necessari affinamenti dovuti agli approfondimenti topografici eseguiti;
- nell'ambito delle riunioni svolte con ASPI e i soggetti interessati, nonché attraverso le successive note di ASPI e i chiarimenti e le modifiche degli elaborati del progetto esecutivo, sono state date risposte alle richieste di ILVA SpA e Società per Cornigliano SpA;

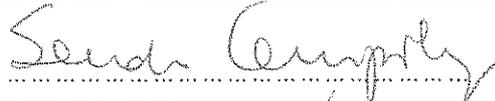
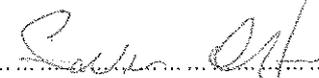
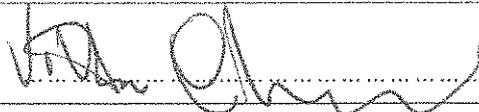
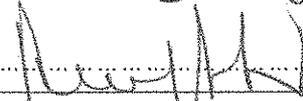
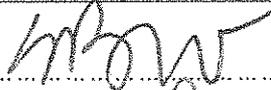
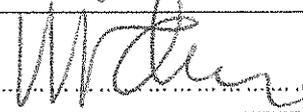
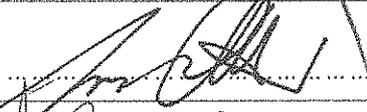
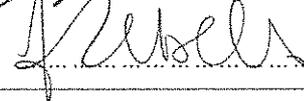
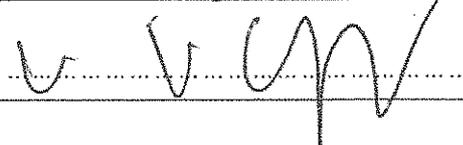
tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO, la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS RTIENE che:

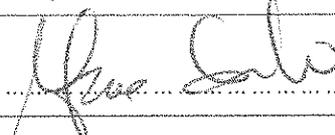
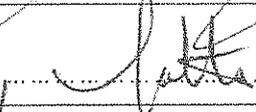
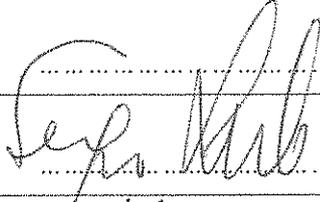
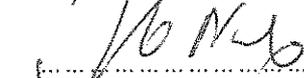
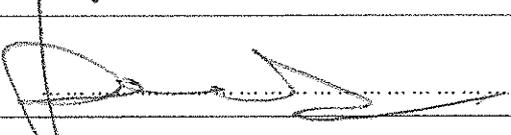
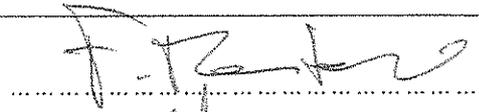
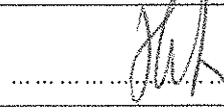
la prescrizione A9 del DM-2014-28 del 23.01.2014, relativo al progetto "Nodo stradale e autostradale di Genova - Adeguamento sistema A7-A10-A12" sia da considerarsi ottemperata.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	

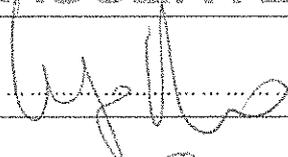
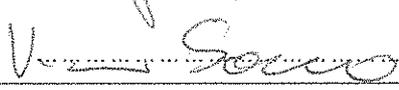
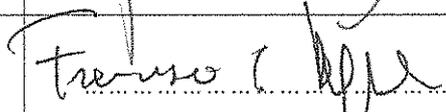


A 

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	

Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	



Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	