Il presente provvedimento è composto da n. 18 fogli, così numerati:

pagina 1, 2, 3, 4, 5, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, (allegato composto da 3 planimetrie e 3 pagine), 6, 7 e 8.

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

Deliberazione del Comitato Portuale

Protocollo n. 93 / 10 / 2011

ASSUNTA NELLA SEDUTA DEL **27 OTTOBRE 2011**

In conformità alla proposta memoria n. 10 avente il testo nel seguito formulato e proposto da

DIREZIONE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO - DIREZIONE TECNICA

con l'assenso del Responsabile competente:

DIRETTORI: DOTTOR SANGUINERI - INGEGNER PIERACCI

ALLA TRATTAZIONE SONO:

Presenti	Assenti	Membri Comitato			Carica
X		Luigi	MERLO		Presidente Autorità Portuale
X		Felicio	ANGRISANO		Comandante del Porto
X		Claudio	MONTEVERDI		Dirigente Servizi Doganali GE
	X	Mirella	BOLOGNA		Rappr. Imprese Ferroviarie
	X	Francesco	ERRICHIELLO		Rappresentante Ministero LL.PP.
X		~~Claudio~~	E. ~~BURLANDO~~	BOZZO	p.Presidente Giunta Regionale
X		~~Marta~~	P. ~~VINCENZI~~	PISSARELLO	p.Sindaco Comune di Genova
X		~~Alessandro~~	R. ~~REPETTO~~	AMICO	p.Presidente Amm.Provinciale GE
X		~~Paolo C.~~	F. ~~ODONE~~	NEGRI	p.Presidente CCIAA Genova
X		Ignazio	MESSINA		Rappresentante Armatori
X		Giovanni	DELLE PIANE		Rappresentante Industriali
X		Giuseppe	COSTA		Rappresentante Imprenditori
X		Roberta	OLIARO		Rappresentante Spedizionieri
X		Giovanni	CERRUTI		Rappr. Agenti Racc. Marittimi
	X	Maurizio	LONGO		Rappresentante Autotrasportatori
X		Enrico	ASCHERI		Rappresentante FILT - CGIL
X		Giacomo	SANTORO		Rappresentante FILT - CGIL
	X	Ivano	BOSCO		Rappresentante FILT - CGIL
X		Ettorino	TORZETTI		Rappresentante FIT - CISL
X		Antonio	CIROTTO		Rappresentante Dipendenti A.P.
X		Marco	ODONE		Rappresentante UILTRASPORTI

Data 27 OTTOBRE 2011 Responsabile del Procedimento	VISTO Gestione Risorse Finanziarie	IL DIRETTORE Struttura proponente

(Segretario Generale) (Presidente)

147

ASSISTONO i Revisori dei Conti:

Dottor ALTAMURA, Dottor CAPPELLA e Dottoressa VETTRAINO

ASSISTE, con funzioni di Segretario:

SIGNORA ROSANNA GHIGLIONE della Segreteria del Comitato.

..... (Segretario Generale)	..... (Presidente)

SCHEMA DI DELIBERAZIONE	
RIFERIMENTO ALL'O.D.G.	UFFICIO SEGRETERIA COMITATI
N. D'ORDINE 10 SEDUTA 27 OTTOBRE 2011	DATA DI RICEZIONE DELLA CARTELLA 27 OTTOBRE 2011

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

DIREZIONE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO - DIREZIONE TECNICA

CARTELLA DEL PROVVEDIMENTO SOTTOPOSTO AL COMITATO PORTUALE AVENTE AD OGGETTO:

NODO STRADALE ED AUTOSTRADALE DI GENOVA. ADEGUAMENTO DEL SISTEMA A7 - A10 - A12 - "OPERA A MARE NEL CANALE DI CALMA". PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE.

SCHEMA N. // DEL PROT. GEN. ANNO 2011

Il responsabile del Procedimento appartenente alla Struttura predetta, presenta al Comitato Portuale, per le determinazioni di competenza, lo SCHEMA di ATTO DELIBERATIVO, come sopra individuato, che ha predisposto in merito all'oggetto indicato e che viene sottoposto, previa approvazione del Presidente. Il testo originale dello SCHEMA che si propone è riportato a pag. 4 della presente cartella. Lo SCHEMA proposto è corredato di allegati, che ne sono parte integrante e necessaria. Sul contenuto dello SCHEMA si ritiene necessario far presente quanto è riportato nello SCHEMA di deliberazione a pag. 6/7 della presente cartella.

Data 27 ottobre 2011 Responsabile del Procedimento	VISTO Gestione Risorse Finanziarie	IL DIRETTORE Struttura proponente
.....	.....	.....

..... (Segretario Generale)	..... (Presidente)

RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO DELLO SCHEMA DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE

Protocollo n. 93 / 10 / 2011

27 OTTOBRE 2011

NODO STRADALE ED AUTOSTRADALE DI GENOVA. ADEGUAMENTO DEL SISTEMA A7 - A10 - A12 - "OPERA A MARE NEL CANALE DI CALMA". PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE.

Il Progetto della Gronda di Genova si propone di sgravare il tratto di autostrada A10 più strettamente interconnesso con il tessuto urbano, cioè quello dal casello di Genova Ovest sino all'abitato di Voltri , trasferendo il traffico passante su una nuova infrastruttura che si affianca all'esistente, costituendone di fatto un raddoppio (cfr. all. 1).

In questo modo il traffico delle direttrici, Milano - Ventimiglia (per le O/D non attratte dalla A26); Livorno - Porto di Voltri – Ventimiglia; Genova Ovest (Porto) - Porto di Voltri – Ventimiglia, che non ha necessità di connettersi con le aree cittadine, sarebbe dirottato sulla nuova infrastruttura, alleggerendo il tratto urbano dell'A10 che rimarrebbe principalmente a servizio della città di Genova e delle sue funzioni.

In generale, la realizzazione della "Gronda" si propone, secondo Autostrade per l'Italia, di raggiungere una molteplicità di finalità che possono essere riassunte nei seguenti punti:

- migliorare le condizioni di circolazione sulla rete esistente;
- suddividere il traffico cittadino da quello di attraversamento;
- migliorare la sicurezza stradale;
- offrire un'alternativa all'unico asse autostradale ligure;
- sostenere la crescita economica.

Il tracciato della Gronda presenta oltre il 95% del suo sviluppo in sotterraneo e prevede il ricorso sia allo scavo meccanizzato che alle consolidate tecnologie di avanzamento in tradizionale. La volumetria del materiale di smarino che ne deriva è pari a circa 11 milioni di metri cubi di materiale sciolto.

Detta produzione di materiale ha determinato la necessità di integrare, nell'ambito del progetto autostradale, diversi interventi di sistemazione sul territorio, che comportano il riutilizzo di circa 2 milioni di metri cubi , nonché la realizzazione, all'interno del Canale di Calma antistante l'Aeroporto di Genova, di un nuovo rilevato in affiancamento a quello attuale. Quest'ultima opera prevede il riutilizzo dei restanti 9 milioni di metri cubi.

Data 27 OTTOBRE 2011 Responsabile del procedimento	VISTO Gestione Risorse Finanziarie	IL DIRETTORE Struttura proponente
.....	.....	.....

.....	.....
(Segretario Generale)	(Presidente)

150

In particolare, si prevede di conferire all'interno del Canale di Calma il materiale di smarino proveniente dallo scavo delle gallerie dell' 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.

La scelta relativa al conferimento del materiale di risulta nel canale di calma dell'aeroporto, effettuata in esito ad un lungo e complesso iter concertativo e condivisa dal Gruppo Tecnico di Lavoro istituito presso il Ministero delle Infrastrutture, è stata orientata da valutazioni tecnico-ambientali, anche in relazione alle quantità ed alla natura dello smarino da allocare.

In questo contesto, si deve, altresì, evidenziare come la realizzazione del riempimento in questione si propone di assolvere, oltre che alla funzione di conferimento dello smarino, anche ai seguenti obiettivi tecnico funzionali a beneficio dell'Aeroporto di Genova:

- adeguamento della Runway strip dell'Aeroporto di Genova (fascia di rispetto laterale alla pista aeroportuale) alle prescrizioni dell'Annesso 14 ICAO;
- realizzazione di una strada perimetrale per l'accesso al lato della pista ed alla stessa runa strip;
- protezione dell'infrastruttura aeroportuale da eventi meteo marini significativi;
- adeguamento della rete di drenaggio della piattaforma aeroportuale.

Le dimensioni totali della colmata attualmente proposte dal progetto presentato da Autostrade per l'Italia, sono pari 180 m. in direzione nord-sud e 3.611,60 m. nella direzione est-ovest; 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. Il tutto come meglio rappresentato nella planimetri in allegato 2.

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.

Posta la rilevanza dell'intervento in termini di interesse generale per la città e per il traffico su di essa gravitante ivi incluso quello afferente il porto, si tratta di verificare le condizioni alle quali il previsto riempimento parziale dello specchio acqueo antistante l'aeroporto possa essere condiviso in modo che non vengano pregiudicate le funzioni portuali.

In particolare, si rammenta che detto specchio acqueo assolve oggi a funzioni di collegamento fra il bacino di Sampierdarena ed i bacini di Multedo e Voltri , consentendo una sicura e rapida connessione (anche in condizioni metereologiche avverse) fra le diverse aree operative ai mezzi di servizio quali quelli della Capitaneria di Porto, dei Rimorchiatori, dei Piloti e degli Ormeggiatori. Il braccio di mare è inoltre utilizzato quale percorso per un servizio urbano di trasporto passeggeri.

Ai fini delle verifiche di cui sopra, l'Amministrazione ha fra l'altro provveduto a trasmettere alla Capitaneria di Porto, ai Rimorchiatori ed al Corpo Piloti la documentazione progettuale ricevuta in data 5 maggio 2011 da Autostrade per l'Italia e finalizzata alla verifica di compatibilità dell'intervento con il Piano Regolatore Portuale vigente. Ciò anche in vista dell'attivazione, da parte di APG, delle procedure di adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore medesimo.

In esito agli approfondimenti svolti congiuntamente con Rimorchiatori, Piloti ed Ormeggiatori, l'Autorità Marittima ha quindi comunicato il proprio parere di massima favorevole alla realizzazione dell'opera, condizionando tuttavia lo stesso ad alcune prescrizioni. Il parere e le relative prescrizioni sono riprodotti per esteso nell'allegato 3 della presente relazione.

Tenuto conto delle valutazioni esposte nella nota dell'Autorità Marittima e degli approfondimenti tecnici svolti all'interno dell'Amministrazione, anche a seguito di uno specifico incontro tenutosi con Autostrade, Associazione Industriali e Rimorchiatori Riuniti, si ritiene di poter sintetizzare le condizioni per l'espressione di un parere favorevole al proposto riempimento come segue:

- 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 occorre valutare con particolare attenzione la dimensione del parziale riempimento del canale. In particolare, la proposta di riempire uno specchio acqueo di 3600 ml di lunghezza per 180 ml di larghezza non pare garantire i requisiti per un normale e sicuro transito dei mezzi di servizio. Secondo quanto indicato nella nota della Capitaneria di Porto sopra richiamata, si tratterebbe di ridurre l'ampiezza del riempimento garantendo una dimensione del canale navigabile al momento stimabile in 80 m., idonea a garantire transiti sicuri anche in condizioni meteo marine avverse (cfr. all. 4);
- 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 S.p.A. 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 verificare, secondo le metodologie adottate dagli Uffici Tecnici dell'Autorità Portuale, lo stato della navigabilità, accessibilità e 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.

In sintesi, gli esiti di suddette verifiche dovranno comportare adeguamenti dell'attuale progetto al fine di garantire la compatibilità dello stesso con il sicuro esercizio portuale e di escludere ricadute negative sulle nuove opere portuali già programmate ed in corso di realizzazione.

Infine, è stato valutato come l'opera in argomento non pregiudichi eventuali programmi di sviluppo portuale a lungo termine, riconducibili anche all'ipotesi di traslazione a mare

dell'aeroporto, tenuto conto anche della possibile applicazione di nuove tecnologie (per altro già sperimentate) nel campo delle opere di difesa a mare.

Qualora si confermi in questa sede, alle condizioni di cui sopra, l'espressione di parere favorevole al parziale riempimento del canale di calma prospiciente l'aeroporto, si tratta di procedere con il relativo aggiornamento del Piano Regolatore, avviando le procedure di "adeguamento tecnico funzionale" necessarie per proseguire l'iter di approvazione del progetto della "Gronda Autostradale".

A tale proposito si ricorda che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con parere n. 44 del 1999, sul tema delle varianti ai Piani Regolatori Portuali individua due distinte categorie di possibili modifiche ai piani medesimi. Quelle aventi rilevanza significativa sulle previsioni di Piano da definire "modifiche sostanziali" (varianti al Piano) e le modifiche che non incidono sulle scelte e sugli indirizzi di Piano, che possono essere definite "non sostanziali", costituendo semplici adeguamenti tecnico funzionali delle opere. Quest'ultima categoria di modifiche, secondo il voto, non deve essere in contrasto con le strategie di sviluppo delle attività portuali e con le previsioni del PRP e tuttavia può essere rappresentata da una vasta casistica di opere consistenti anche in "modifiche più o meno rilevanti della forma e della lunghezza di moli e banchine".

Lo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è tornato sull'argomento degli adeguamenti tecnico funzionali con un voto del 2009 in cui, evidenziata la valenza dei principi sopra esposti, viene richiamata la concezione di piano strutturale introdotta dalle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali emanate attraverso una specifica circolare ministeriale.

Con detto concetto di "piano strutturale" viene evidenziata la necessità che lo strumento pianificatorio vada costruito ed interpretato come strumento intrinsecamente flessibile, adattabile alle necessità infrastrutturali pur nel rispetto delle generali linee di sviluppo dello scalo.

In altri termini, saranno considerate modifiche non sostanziali e pertanto "adeguamenti tecnico-funzionali" quegli interventi che, ancorchè non specificatamente previsti nel Piano, non ne alterino i contenuti rappresentati da obiettivi e correlate scelte strategiche.

Data 27 OTTOBRE 2011 Responsabile del procedimento	VISTO Gestione Risorse Finanziarie	IL DIRETTORE Struttura proponente .....

..... (Segretario Generale)	..... (Presidente)

Tale impostazione è inoltre confermata dalla Legge Regionale n. 9 del 2003 che definisce all'art. 4 gli adeguamenti tecnico-funzionali quali modifiche contenute in progetti di interventi che siano coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del Piano.

Ancora, la normativa del vigente PRP richiama all'art. 2 le caratteristiche degli adeguamenti tecnico funzionali al Piano stesso ed in particolare definisce modifiche non sostanziali contenute in progetti definitivi di interventi che:

- siano coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del Piano;
- non comportino l'introduzione di modifiche alla localizzazione delle funzioni previste dallo Schema Generale del Piano di cui all'art. 5 delle stesse norme di Piano;
- non contengano variazioni significative al perimetro dei riempimenti e delle opere di protezione a mare previsti dallo Schema Generale di Piano;
- risultino compatibili con la disciplina degli strumenti di pianificazione territoriale di livello regionale e/o comunale vigenti od adottati.

Alla luce di tali indicazioni ed al fine di inquadrare il proposto intervento di parziale riempimento del canale prospiciente l'aeroporto si devono quindi richiamare gli obiettivi e le funzioni previsti per il canale stesso dal vigente Piano Regolatore.

Come sopra evidenziato detti obiettivi e funzioni, ancorchè non esplicitamente definiti dal Piano che non dedica specifiche previsioni a tale tratto di mare, sono riconducibili, attraverso una lettura complessiva dello "schema generale di Piano", al mantenimento della transitabilità dello specchio acqueo per mezzi di servizio portuale, oltre che alla funzionalità delle opere portuali eventualmente interferite dalla nuova opera.

Nel rispetto di tali obiettivi e funzioni, da garantirsi attraverso il recepimento delle condizioni sopra rappresentate, il progetto dell'opera in argomento può rientrare nella definizione di "adeguamento tecnico funzionale".

Circa le procedure finalizzate al riconoscimento formale dell'opera quale adeguamento tecnico funzionale, il citato voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 2009 indica il seguente percorso:

Data 27 OTTOBRE 2011 Responsabile del procedimento	VISTO Gestione Risorse Finanziarie	IL DIRETTORE Struttura proponente
.....	.....	.....

.....	.....
(Segretario Generale)	(Presidente)

- richiesta di parere, adeguatamente corredata di elaborati tecnici, al Consiglio Superiore formulata dall'Autorità Portuale, previa verifica da parte dell'Amministrazione Comunale della coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione urbanistica;
- istruttoria presso il Consiglio Superiore e rilascio del parere tecnico;
- inoltro del parere tecnico da parte di APG alla Regione Liguria per il provvedimento finale.

In conclusione, si richiede a questo Comitato Portuale di esprimersi favorevolmente rispetto all'ipotesi progettuale di riempimento parziale del canale di calma prospiciente l'aeroporto alle condizioni indicate in relazione.

Conseguentemente, si richiede di dare mandato agli Uffici dell'Ente affinché procedano con l'iter istruttorio finalizzato al riconoscimento dell'opera quale "adeguamento tecnico funzionale" al vigente Piano Regolatore Portuale.

Data 27 OTTOBRE 2011 Responsabile del procedimento	VISTO Gestione Risorse Finanziarie	IL DIRETTORE Struttura proponente
.....	.....	.....

.....	.....
(Segretario Generale)	(Presidente)

ALLEGATO 1

INFRASTRUTTURE

esistenti

autostrade

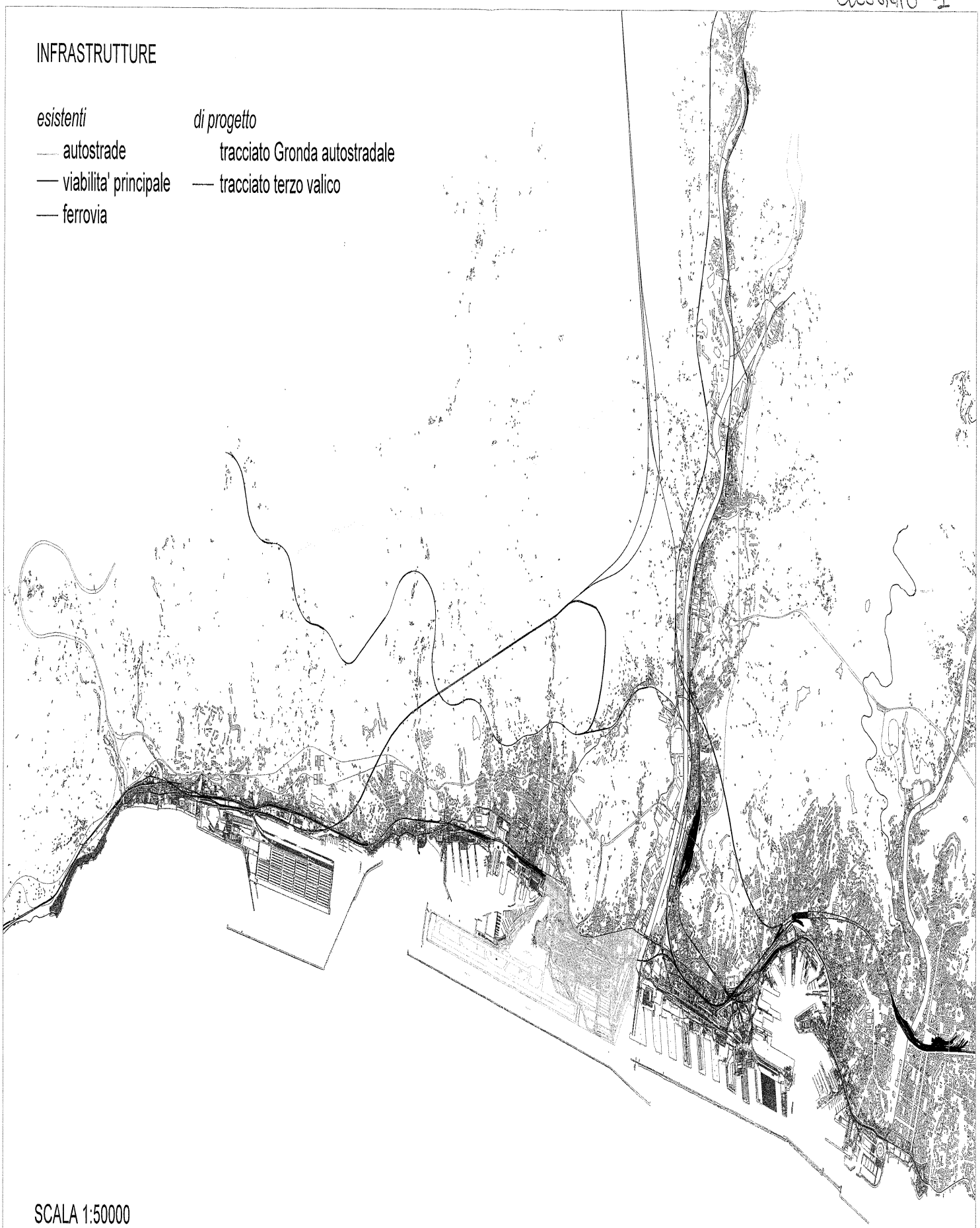
viabilita' principale

ferrovia

di progetto

tracciato Gronda autostradale

tracciato terzo valico



SCALA 1:50000

ALLEGATO 2

PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Dimensionamento del canale di calma contenuto nel progetto presentato da Autostrade per l'Italia

scala 1:15000

16126 - GENOVA
Cod. Amministrazione: M_TRA - Cod. AOO C P GE
REGISTRO UFFICIALE USCITA
Prot. 12.01.00 / 46535 data 13/10/2011

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA
PROTOCOLLO CENTRALE
Ufficio Competente: PSVIL Genova
Prot.N. 22488 /A del 14/10/2011
N.
Uff. PSVIL | Copia TEC

DIREZIONE MARITTIMA GENOVA
DIREZIONE MARE GENOVA

GTER /SG

Al: AUTORITA' PORTUALE
Direzione Pianificazione e Sviluppo
c.a. Dott. SANGUINERI
Fax 010/241 2850

e.p.c
A: GRUPPO PILOTI GENOVA
Fax 010/2461114

RIMORCHIATORI RIUNITI GENOVA
Fax 010/2498200

GRUPPO ANTICHI ORMEGGIATORI
Fax 010/8681715

Oggetto: Opere a mare del canale di calma prospiciente la pista aeroportuale.

Rife: fogli n. 11676/P del 16/05/2011 e n. 24910 del 1° giugno 2011

Si premette che, come è noto, il canale di calma è interdetto alla navigazione con ordinanza di questa Capitaneria di porto n° 42/2003 in data 19/03/2003.

Da tale divieto è escluso l'attraversamento del canale da parte delle unità dei servizi tecnico-nautici e dei servizi portuali diretti/provenienti dal bacino di Multedo, nonché dell'unità di trasporto urbano.

Il necessario mantenimento di tale funzione è reso vitale per offrire prestazioni tecnico-nautiche in avverse condimeteo, altrimenti non effettuabili se non con pregiudizio per i traffici marittimi portuali. Lo stesso canale costituisce peraltro lo specchio acqueo che separa l'aeroporto dalla diga Galliera.

Viene oggi richiesto un parere tecnico-nautico sulla possibilità di ridurre la larghezza del detto Canale di Calma, per una lunghezza pari a 3550 mt. dagli attuali 240 m a 60 m, avuto a riguardo alla richiesta di immettere in questo stesso canale circa otto milioni di metri cubi di materiali, provenienti da lavori di escavo del tunnel meglio noto come "gronda".

Sulla questione la scrivente ha tenuto una serie di incontri per verificarne l'incidenza sulla sicurezza della navigazione portuale, studio non limitato alla sola ristretta zona del canale stesso. Di fatti la riflessione congiunta sull'intervento ha evidenziato come lo stesso possa – in assenza di elementi certi che ne confutino la fondatezza – influenzare l'operatività delle aree e dei bacini portuali interessati.

Quanto sopra premesso, lo scrivente – esaminati gli atti, ed avuto

riguardo alle considerazioni dinanzi svolte – esprime di massima il proprio favorevole parere tecnico-nautico, attesa la funzione del canale di Calma, non solo limitata al transito nautico del relativo specchio acqueo, ma anche quale sintesi di efficienza ed economicità, altrimenti inficiata.

Il favorevole assenso è subordinato all'osservanza delle seguenti prescrizioni - peraltro già indicate nel corso dell'incontro del 23/09/2011, di cui si allega verbale - ed il cui mancato accoglimento limiterà o annullerà la funzione di navigazione sicura e protetta in caso di condimeteo avverse, con la conseguente valutazione – da porsi in maniera congiunta - della creazione di postazioni fisse (seppure limitate al periodo di tempo dei lavori) dei servizi tecnico-nautici nel bacino di Multedo, con conseguente ricaduta sull'organizzazione tecnico economico-funzionale degli stessi

Per mantenere integra l'attuale funzione (comprensiva della necessità di mantenere il servizio di collegamento urbano porto antico- Pegli), la larghezza del bacino è stimata in mt.80.

Ciò posto, si offrono ulteriori spunti di analisi sui seguenti ulteriori elementi:

1) Non pare che lo studio prodotto, per ciò che attiene all'imboccatura del Polcevera, abbia tenuto conto del tombamento in atto dello specchio acqueo della calata Derma.

   In effetti, con il completamento del riempimento, calata Derma verrà "abilitata" a ricevere navi portacontainer di ultima generazione. La realizzazione del previsto intervento di conferimento del materiale di smarino limita il bacino di manovra delle dette unità (porta container) destinate a detta calata, non escludendo il rinvio all'impiego di un numero maggiore di rimorchiatori per l'esecutività delle relative manovre di ormeggio e disormeggio;

2) Conseguenze di impatto che l'intervento in oggetto della presente analisi sviluppa avuto a riguardo:
   - alla corrente che crea il torrente Polcevera soprattutto in presenza di piogge abbondanti;
   - ai rilievi anemometrici funzionali che devono essere riferiti allo specchio acqueo di intervento;
   - alle misurazioni dirette del moto ondoso anch'esse da riferirsi all'area di intervento e non costituite/calcolate in maniera deduttiva.

   Quanto sopra stante la concreta esigenza di ottenere uno studio mirato per l'area di influenza dell'intervento, caratterizzata da elementi (correnti, maree) propri dell'area stessa.

3) Gli studi prodotti non permettono di stabilire l'influenza delle onde riflesse della diga di Voltri sull'accesso del canale del porto di Multedo.

4) Non appare superfluo valutare l'impatto del moto ondoso sulla banchina

ILVA in occasione, di particolari mareggiate provenienti dai quadranti meridionali (per memoria, si fa espresso rinvio a quanto accaduto a quella banchina nell'ottobre 2008).

Questa Capitaneria di Porto assicura, comunque, la partecipazione ad ogni iniziativa – compresa quella relativa alla istituzione di un tavolo tecnico dedicato – finalizzata alla migliore analisi dell'impatto delle opere in argomento sull'operatività del porto e sulla propria regolare funzione.

IL DIRETTORE MARITTIMO
Ammiraglio Ispettore (CP)
Felicio ANGRISANO

ALLEGATO 4

PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Dimensionamento del canale di calma secondo le stime indicate dalla Capitaneria di Porto

scala 1:15000

AUTORITA' PORTUALE
DI GENOVA
Ufficio Segreteria Comitati
Delibera Prot. 93 / 10 / 2011
Approvata nella seduta del 27 OTT. 2011
IL RESPONSABILE

SCHEMA DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE

Protocollo n. 93 / 10 / 2011

27 OTTOBRE 2011

IL COMITATO PORTUALE

VISTA la legge n. 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO il vigente Piano Regolatore Portuale;

VISTO il progetto relativo al Nodo stradale ed autostradale di Genova - Adeguamento del sistema A7 – A10 – A12 – "Opera a mare nel Canale di Calma" ;

PRESO ATTO delle osservazioni rappresentate dall'Autorità Marittima a seguito delle verifiche tecniche effettuate anche con la Società Rimorchiatori Riuniti, il Corpo dei Piloti del Porto di Genova e con il Gruppo Antichi Ormeggiatori;

CONSIDERATI i pareri espressi dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in merito alle varianti ed agli adeguamenti tecnico funzionali dei Piani Regolatori Portuali;

CONSIDERATE le linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali emesse dal Ministero delle Infrastrutture;

CONDIVISI i contenuti della relazione del Presidente, parte integrante del presente provvedimento;

DELIBERA

- di accogliere la proposta progettuale di riempimento parziale del canale di calma prospiciente l'aeroporto alle condizioni indicate in relazione.

- di **DARE MANDATO** agli Uffici dell'Ente affinché procedano con l'iter istruttorio finalizzato al riconoscimento dell'opera quale "adeguamento tecnico funzionale" al vigente Piano Regolatore Portuale.

Data 27 OTTOBRE 2011 Responsabile del procedimento	VISTO Gestione Risorse Finanziarie	IL DIRETTORE Struttura proponente

(Segretario Generale) (Presidente)

SCHEMA DI DELIBERAZIONE DEL COMITATO PORTUALE
Protocollo n. 93 / 10 / 2011
VOTAZIONE relativa al PROVVEDIMENTO ESAMINATO

SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 2011

LA SOTTOSCRITTA SIGNORA ROSANNA GHIGLIONE, che nel corso della suindicata seduta ha svolto i compiti di Segretaria, DA' ATTO che:

[X] ALL'UNANIMITA' (oppure) [ ] A MAGGIORANZA

a) - astenuti

b) - contrari

c) - assenti

1. **IL COMITATO PORTUALE** HA APPROVATO il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale a pag. 6/7 della presente cartella.

2. **IL COMITATO PORTUALE** HA APPROVATO CON LE MODIFICHE CONCORDATE IN CORSO DI SEDUTA il provvedimento proposto, in conformità del nuovo testo che è riportato in originale a pag. della presente cartella.

In conseguenza di quanto sotto indicato al n. 1 il provvedimento di cui trattasi diviene DELIBERAZIONE del COMITATO PORTUALE col N. 93 / 10 / 2011

(n. progressivo annuale e n. o.d.g.)

3. **IL COMITATO PORTUALE** HA DECISO DI NON APPROVARE ovvero RINVIARE ALLA STRUTTURA PROPONENTE il provvedimento formulato secondo il testo riportato in originale a pag. della presente cartella, per i seguenti motivi:

4. **IL COMITATO PORTUALE** - su proposta
HA DECISO DI RINVIARE/RITIRARE il provvedimento formulato secondo il testo riportato in originale a pag. della presente cartella.

ATTESTO che la derminazione assunta dal Comitato Portuale in ordine al provvedimento di cui trattasi E' CONFORME a quanto dianzi indicato al n. 1 . Eventuali DICHIARAZIONI rese sono riportate nel verbale della seduta e/o nell'atto del Comitato Portuale stesso.

IL SEGRETARIO
.....
(Nominativo, firma, data relativa apposizione, qualifica)