Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Seconda Sezione

Roma 15. 03. 2016

M_INF-CSLP
Consiglio Superiore LL.PP.
CSLP_S2
REGISTRO UFFICIALE
Prot: **0003033-17/03/2016-USCITA**

All'Autorità Portuale di Genova
Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia, 2
16124 - GENOVA
apgenova@porto.genova.it
a.pieracci@porto.genova.it

E p. c. Alla Segreteria Generale del
Consiglio Superiore dei LL.PP.
SEDE

Affare n. 45/2015 - Adeguamento tecnico – funzionale al Piano Regolatore Portuale (Affare n. 68/2012 parere emesso il 28.11.2012).
Richiesta di parere Confermativo.
GENOVA

In riscontro alla nota Prot. n. 15852 /P del 10 Luglio 2015, inviata dal Presidente dell'Autorità Portuale, si trasmette il Parere n. 45 / 2015 reso da questa Sezione nell'Adunanza del 15 Dicembre 2015 sull'argomento in oggetto.

Si restituisce la documentazione trasmessa.

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA
PROTOCOLLO CENTRALE
APG_010 Genova Uff.Competente: PSVIL
Prot.N. **0007655 /A** del 14/04/2016
N.
Uff. PSVIL | Copia PRP/PRES SG/TEC/AMB/GTER

Il Segretario della 2^ Sezione
Arch. Luigi MARINI

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Seconda Sezione

Adunanza del 15 Dicembre 2015

N. del Protocollo 45/2015

OGGETTO: Adeguamento tecnico funzionale del PRP del porto di Genova. Richiesta di parere confermativo.
GENOVA

LA SEZIONE

VISTA la nota del 01.07.2015 n° 15852/P, con la quale l'Autorità Portuale di Genova ha trasmesso, per esame e parere, la documentazione relativa alla proposta in oggetto;

ESAMINATA la documentazione pervenuta;

VISTO il voto del 28 Novembre 2012 n° 68 della Terza Sezione di questo Consesso sull'argomento;

UDITA la Commissione relatrice (Ferrante, Salandin, Lombardo, Potenza, De Marinis, Da Deppo, Stura, Borzi, Polizzy, F. Russo, Di Prete, Napoli, Capurro, Poggi, Tamasi)

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Mariani)

COPIA CONFORME

PREMESSO

Preliminarmente, si riportano di seguito, in forma integrale, i "considerato" del parere n° 93/2009 della Assemblea Generale di questo Consesso, in quanto in esso si rinvengono gli aggiornati indirizzi procedimentali e metodologici per la fattispecie all'esame.

"La materia della pianificazione portuale ha ricevuto nel nostro Paese, dopo l'emanazione della Legge n° 84/1994 , un significativo impulso.

Ciò in quanto la norma, innovando profondamente rispetto al passato, ha conferito al Piano Regolatore Portuale (di seguito: "PRP") dignità di strumento di pianificazione, superando un consolidato approccio tecnico e culturale che lo collocava, piuttosto, nel più angusto ambito degli strumenti di programmazione di opere marittime.

Il PRP, secondo la definizione data dall'art. 5 – comma 1 della Legge n° 84/1994, delimita e disegna "l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie". Inoltre, il PRP individua "le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate."

Successivamente, con voto n° 44/1999 questa Assemblea Generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l'accento su quella categoria di "variazioni" all'assetto delle opere previste nel PRP (definite "modifiche non sostanziali") che, per la loro natura, non comportano "variante" al PRP medesimo.

Il parere espresso ha posto l'invarianza delle "scelte e degli indirizzi di piano" quale imprescindibile condizione per il riconoscimento della fattispecie di "modifica non sostanziale". La modifica non sostanziale non ha rilevanza significativa sulle previsioni di piano e costituisce pertanto un adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano e non una variante del piano stesso.

Detto criterio direttore può trovare la sua pratica declinazione, sotto il ***profilo infrastrutturale****, nella possibilità di introdurre "modifiche più o meno rilevanti della forma e*

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Mariani)
COPIA CONFORME

della lunghezza di moli e banchine, modifiche delle dimensioni e localizzazioni di fabbricati di servizio (...) una diversa articolazione della viabilità portuale".

Sotto il ***profilo delle funzioni portuali,*** *invece, la modifica non sostanziale non può introdurre nuove destinazioni d'uso, in quanto queste ultime definiscono il piano medesimo, indicandone gli ambiti operativi e i carichi ambientali.*

Riguardo al rapporto tra l'adeguamento tecnico funzionale e lo strumento di pianificazione urbana, il voto n° 44/1999 sottolinea la necessità della previa verifica di compatibilità, per quanto riguarda in modo particolare l'ambito di interazione città-porto, che trova traduzione procedimentale con il perfezionamento di "intese formali con l'Amministrazione Comunale interessata". Ciò in armonia con il dettato della norma vigente in materia di piani regolatori portuali.

Come ricordato nella nota dei Provveditorati Interregionali riportata nelle premesse che precedono, il voto n° 44/1999 ha costituito, in questi ultimi dieci anni, una preziosa fonte di giurisprudenza tecnica nel settore della infrastrutturazione dei porti nazionali, fornendo i presupposti per il superamento di problematiche nella fase di programmazione e progettazione delle correlate opere pubbliche.

Aspetti metodologici

Condividendo le ragioni di opportunità sollevate nella citata nota, l'Assemblea è dell'avviso che, alla luce:

- *dei numerosi "casi di studio" sui quali, nel recente passato, questo Consesso ha espresso parere;*
- *dell'atto di indirizzo emanato dalla Amministrazione Centrale in materia (Circolare del Ministro delle Infrastrutture e dei Traporti del 15.10.2004 n° 17778 recante "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali", di seguito "Linee Guida");*
- *delle norme sopravvenute in materia ambientale (D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii.);*
- *di norme regionali emanate in materia di approvazione dei PRP, nell'ambito della potestà legislativa conferita alle Regioni ai sensi del riformato art. 117 della Costituzione (L.R. del*

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)
COPIA CONFORME

12.03.2003 n° 9 della Regione Liguria),

si possa pervenire ad una "rivisitazione" dei contenuti del voto n° 44/1999, adeguandolo alla sopravvenuta cornice normativa e metodologica e alla prassi tecnico-amministrativa che si è consolidata nel tempo.

Più in particolare, le "Linee guida" suggeriscono, come è noto, il consolidato modello di "piano strutturale" per il PRP.

La portata innovativa dell'atto di indirizzo è ben evidente: le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione "rigido", che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio "progettuale", ma, piuttosto, da una pianificazione per "obiettivi", che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi.

Un piano strutturato per obiettivi, peraltro, si pone in stretta coerenza concettuale con il "performance based approach" della moderna pianificazione portuale a livello internazionale, come ben messo in evidenza nella Sessione Speciale "Ports of the future" organizzata da PIANC Italia all'interno del Congresso Mondiale PIANC 2006.

Secondo la scansione metodologica del "Quadro Logico" già adottato dall'Unione Europea nella formazione di programmi infrastrutturali complessi (e mutuato nelle "Linee guida"), a seguito della ***analisi dei problemi*** *e della successiva* ***analisi degli obiettivi*** *(gerarchizzati e prioritarizzati), il Piano Regolatore Portuale esprime le conclusioni di una* ***analisi delle strategie*** *che altro non sottende, sotto il profilo infrastrutturale, se non un ottimizzato assetto plano-altimetrico e batimetrico di opere atto a perseguire con efficacia ed efficienza gli obiettivi e che non definisce rigidamente geometrie e tipologie strutturali ma, piuttosto, i requisiti prestazionali (la "griglia di condizioni e criteri" delle "Linee guida") che dovranno essere soddisfatti dai progetti delle opere che dal piano medesimo discendono.*

In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la "modifica non sostanziale" è riconoscibile allorquando nell'ambito del "sistema porto", per effetto di una sopravvenuta "forzante", sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)
COPIA CONFORME

delle opere previste nel piano regolatore portuale ***per perseguire i traguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.***

Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la "modifica non sostanziale". ***Quest'ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell'ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi.***

Diversamente, il mancato adeguamento infrastrutturale alle variate condizioni al contorno potrebbe portare, nel tempo, al non soddisfacimento delle prestazioni traguardate dagli obiettivi di piano, che rappresentano l'essenza del piano medesimo.

L'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di ***fattibilità tecnica*** *e di* ***non contrasto*** *con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'art. 5 – comma 2 della legge n° 84/1994.*

*L'****adeguamento tecnico funzionale*** *delle opere previste da un piano è quindi ben distinto dalle* ***modifiche minori*** *di un piano (secondo l'accezione di cui all'art. 6 comma 3 del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii.). Infatti, l'****adeguamento tecnico funzionale non altera*** *i contenuti di piano (rappresentati da obiettivi e dalle correlate scelte strategiche) mentre le* ***modifiche minori*** *di un piano, con l'****alterazione*** *(anche parziale) degli obiettivi e delle strategie, introducono una* ***variante al piano stesso****, con la conseguente necessità di percorrere l'iter procedimentale dell'art. 5 della Legge n° 84/1994 e ss. mm. e ii., sia pure in forma potenzialmente più speditiva (preventiva verifica di assoggettabilità a V.A.S. ai sensi del citato art. 6 comma 3 del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii., prevista nel caso di* ***modifiche minori****).*

Aspetti procedimentali

Su ciascuna motivata e documentata proposta di "adeguamento tecnico funzionale", questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

- *al* ***riconoscimento della fattispecie di "adeguamento tecnico funzionale" delle opere***

*previste dal piano e, conseguentemente, della **non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto**, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);*

- *alla **fattibilità tecnica** e alla **non rilevanza ambientale** degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale **valutazione tecnica** del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito).*

Per garantire la completezza del parere nei suoi aspetti sia tecnici che ambientali, a tutto vantaggio della speditezza dell'azione amministrativa, questo Consiglio Superiore si esprimerà sulle proposte di adeguamento tecnico-funzionale:

a) *previa acquisizione, per il tramite dei due componenti di diritto dell'Assemblea Generale come individuati ai sensi dell'art. 3, comma 4, lett. q) ed r) del DPR n. 204/2006, delle determinazioni della **Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale** adottate in base al parere reso ex artt. 2 e 9 del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da parte della Commissione tecnica CTVIA di cui al DPR n. 90/2007 e della **Direzione Generale per la Qualità della Vita del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**, sulla eventuale necessità di sottoporre il progetto delle opere sottese dall'adeguamento tecnico funzionale alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di cui alll'art. 20 del d.lgs. n. 152/2006, nonché sulla eventuale necessità di adeguamento alle procedure di bonifica previste dalle norme vigenti (nel caso in cui il progetto delle opere ricada all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale). Le determinazioni delle suddette Direzioni sono rese entro 60 giorni dalla consegna degli elaborati nella prima riunione della Commissione relatrice incaricata di riferire sull'affare;*

b) *previa acquisizione dell'avviso della **Regione** medesima, per quanto di competenza, per il tramite del proprio rappresentante ex art. 3 - comma 5 del DPR n° 204/2006, entro il medesimo termine di cui al punto precedente.*

Sotto il profilo procedimentale, il soggetto proponente l'"adeguamento tecnico funzionale" procederà:

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Mariani)

CONSIGLIO SUPERIORE 2ª Sez.

COPIA CONFORME

- *preliminarmente alla richiesta di parere tecnico, alla formale adozione della proposta di "adeguamento tecnico funzionale" previa la verifica, da parte della competente Amministrazione Comunale, della sussistenza del requisito di* ***"non contrasto"*** *con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica;*
- *a trasmettere a questo Consesso gli elaborati del proposto "adeguamento tecnico funzionale" con il corredo di una* ***relazione sintetica*** *che individui, descriva ed analizzi gli effetti dell'intervento su tutte le componenti ambientali sottese, anche utilizzando formati elettronici;*
- *successivamente al parere tecnico di questo Consesso, alla formale comunicazione alla Amministrazione Regionale dell'esito del parere medesimo, in quanto detta Amministrazione è competente in materia di approvazione dei piani regolatori portuali".*

Con voto del 28 Novembre 2012 n° 68 della Terza Sezione, questo Consesso si è già sull'argomento. Se ne riporta, di seguito, uno stralcio delle premesse e i relativi "considerato" in forma integrale.

"Il progetto definitivo del Nodo stradale ed autostradale di Genova, relativo all'adeguamento del sistema A7 – A10 – A12 predisposto dalla Società Autostrade per l'Italia, prevede un tracciato che presenta oltre il 95% del suo sviluppo in sotterraneo, con il ricorso sia allo scavo meccanizzato che alle consolidate tecnologie di avanzamento con tecnica tradizionale; la volumetria del materiale di smarino che ne deriva è pari a circa 11 milioni di metri cubi di materiale sciolto.

Tale produzione di materiale ha determinato la necessità di individuare ed integrare nell'ambito del progetto autostradale, diversi interventi di sistemazione sul territorio genovese, che comportano, tra l'altro, la realizzazione all'interno del canale di calma antistante l'Aeroporto di Genova, di un rilevato in affiancamento a quello attuale ove si collocano le piste di atterraggio/decollo, mediante il riutilizzo di circa 9 milioni di metri cubi di materiale sciolto.

In particolare il progetto prevede di conferire all'interno del canale di calma il materiale di smarino proveniente dallo scavo delle gallerie dell'infrastruttura autostradale (per circa 8.759.931 mc) mediante la preventiva realizzazione di una cassa di colmata in continuità con l'attuale sedime aeroportuale.

Tale scelta funzionale alla realizzazione dell'opera viaria, comporta, peraltro, rilevanti benefici per la funzionalità ed il miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'Aeroporto di Genova, così riassumibili:

- adeguamento della runway strip (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 runway strip;
- protezione dell'infrastruttura aeroportuale da eventi meteo marini significativi;
- adeguamento della rete di drenaggio della piattaforma aeroportuale.

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Maglietti)
CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP. 2ª Sez.
COPIA CONFORME

In termini dimensionali l'opera di colmata prevista dal progetto in argomento ha una estensione di circa 650.088 mq (65 ha), con sezione rettangolare regolare di 180 m trasversali e 3.611,60 m longitudinali, con una sovrapposizione di circa 125 m longitudinali oltre il limite aeroportuale nella zona frontistante lo stabilimento ILVA di Cornigliano; la sua realizzazione prevede l'utilizzo di 148 cassoni cellulari in conglomerato cementizio armato, di cui 14 posti in senso ortogonale all'attuale margine della piattaforma aeroportuale per formare il marginamento sui lati ovest ed est della colmata, ed i restanti 132 cassoni disposti parallelamente alla pista per formare il marginamento verso la restante parte libera del canale di calma.

La larghezza del predetto canale di calma si riduce, pertanto, dagli attuali 240 m a 75 m.

Alla proposta di adeguamento tecnico funzionale di che trattasi sono allegati i seguenti elaborati:

PARTE GENERALE

- Elenco elaborati
- Relazione descrittiva Generale
- Relazione sintetica ambientale

IDRAULICA

- Relazione meteomarina
- Relazione idrodinamica e disperiva

  Relazione simulazioni di manovra nel nuovo Canale di Calma

  del Porto di Genova Multedo

ELABORATI GENERALI

- Corografia generale con ubicazione area di intervento	Varie
- Planimetria dello stato di fatto	1:4000
- Planimetria generale degli interventi	1:4000
- Planimetria generale degli interventi	1:2000
- Planimetria generale degli interventi	1:2000
- Planimetria generale degli interventi	1:2000
- Planimetria generale degli interventi con ubicazione sezioni	1:4000
- Planimetria generale degli interventi e imboccatura di ponente bacino di Sampierdarena	1:4000
- Sezioni trasversali 1-2	1:250
- Sezioni trasversali 3-4	1:250
- Sezione trasversali 5	1:250
- Sezioni longitudinale 6	1:250
- Sezione longitudinale 6	1:250

CONSIDERATO

Preliminarmente, la Sezione rileva che la proposta di che trattasi costituisce concreta e coerente declinazione dei principi direttori di cui al parere di indirizzo di questo Consesso intorno alla materia degli adeguamenti tecnico

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)
CONSIGLIO SUPERIORE 2ª Sez.
COPIA CONFORME

funzionali alle opere previste dai piani regolatori portuali (voto n° 93/2009).

Alla luce di ciò, la Sezione è dell'avviso che la impostazione dei "considerato" secondo il "format" ormai consolidatosi con i precedenti casi di studio possa costituire strumento metodologico a garanzia di una trattazione formalmente omogenea delle proposte di adeguamento tecnico funzionale.

Si riporta di seguito, in forma integrale, il testo della lettera di trasmissione del 09.08.2012 n° 19246/P della Autorità Portuale di Genova relativa alla richiesta di esame e parere sulla presente proposta di adeguamento tecnico funzionale.

In detta nota si rintraccia la posizione della Autorità Portuale medesima al riguardo, tenuto conto che il soggetto promotore dell'iniziativa infrastrutturale di che trattasi è la società "Autostrade per l'Italia". Pertanto, la preliminare condivisione dell'iniziativa da parte del soggetto competente alla adozione di una proposta di adeguamento tecnico funzionale al PRP costituisce ineludibile condizione per la procedibilità.

"Con la presente si trasmette a codesto Consiglio lo stralcio progettuale di cui all'oggetto ai fini del riconoscimento dell'opera quale adeguamento tecnico-funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale.

Per quanto concerne le procedure fin qui espletate, si evidenzia come l'originale proposta progettuale di parziale riempimento del canale prospiciente l'aeroporto sia stata sottoposta all'attenzione del Comitato Portuale che ne ha deliberato l'accoglimento subordinatamente ad alcune condizioni di carattere tecnico.

Al fine di verificare il soddisfacimento delle suddette condizioni (vedasi la delibera allegata alla presente), il soggetto proponente ha svolto una serie di approfondimenti, anche attraverso tecniche di simulazione, che sono riportati nella relazione descrittiva del progetto qui annesso.

Le risultanze di tali approfondimenti sono da considerarsi, a giudizio degli Uffici della scrivente, soddisfacenti sotto il profilo della navigabilità e manovrabilità del naviglio di progetto, naviglio definito dalla locale Autorità Marittima di concerto con il Corpo dei Piloti e con il gestore del servizio di rimorchio.

Sempre rispetto all'esito delle verifiche svolte l'Autorità Marittima, nel corso di specifica riunione tecnica tenutasi in data 6 giugno 2012, ha convenuto circa il fatto che esse abbiano fornito risultati soddisfacenti in termini di verifica tecnico/operativa degli spazi e delle traiettorie per tutti i mezzi considerati.

La stessa Autorità Marittima ha peraltro rilevato come gli effetti generati dai "treni d'onda", ininfluenti per il transito dei mezzi di servizio tecnico-nautici, potrebbero, sulla base dell'esperienza che sarà verificata nelle diverse condizioni meteo e con la nuova opera realizzata, rendere necessarie specifiche regolamentazioni al transito della Navebus.

Parallelamente il Comune di Genova ha espresso il proprio parere di "non contrasto" della nuova opera agli strumenti urbanistici (vedasi note allegato 2).

Sotto diverso profilo - riferito alla disamina del trasporto di materiali solidi, gli studi effettuati evidenziano alcuni elementi di attenzione sintetizzabili nell'"aumento consistente della sedimentazione in corrispondenza della zona di foce Polcevera limitrofa alla diga foranea, in corrispondenza della banchina ILVA e testata est del nuovo deposito a mare e alle due estremità del canale della testata ovest dell'aeroporto". (cfr pag 100 relazione idrodinamica e dispersiva).

Tale problematica è da mettere in relazione anche alla capacità riflettente delle banchine assunta dal progettista (coefficiente pari a 0,5 in luogo di 0,3 indicato dagli Uffici di APG) e comporta la necessità di prevedere periodici interventi di manutenzione dei fondali per garantire il sicuro e pieno utilizzo delle banchine ILVA, del bacino

di evoluzione dell'imboccatura di ponente del porto di Sampierdarena e delle banchine Ronco-Derna-Canepa.

Al fine di garantire dette condizioni operative l'Autorità Portuale si farà carico di monitorare lo stato dei fondali, mentre gli interventi di manutenzione ed i relativi oneri dovranno essere oggetto di specifico accordo fra la scrivente e società Autostrade S.p.A.

Nel richiedere a questo Consesso di volersi esprimere favorevolmente, rispetto alla proposta di adeguamento tecnico-funzionale, si richiede altresì il parere di competenza circa criteri da adottare (frequenza dei controlli batimetrici e soglia di interramento limite oltre la quale prevedere l'intervento di manutenzione) in ordine al monitoraggio ed alla manutenzione dei fondali".

Pertanto, la condivisione dell'iniziativa da parte dell'Autorità Portuale è indissolubilmente legata alle considerazioni riportate nella nota sopra riportata, con particolare riferimento:

- alla posizione manifestata dalla Autorità Marittima in ordine alla sicurezza della navigazione;
- alla necessità di monitorare lo stato dei fondali in corrispondenza delle banchine ILVA, del bacino di evoluzione dell'imboccatura di ponente del porto di Sampierdarena e delle banchine Ronco-Derna-Canepa;
- alla necessità di prevedere periodici interventi di manutenzione dei fondali sopra citati, con preventiva definizione dei relativi oneri economici all'interno di uno specifico accordo da stipularsi tra l'Autorità Portuale e la società Autostrade per l'Italia S.p.A..

Riguardo la puntuale esplicitazione della posizione manifestata dalla Autorità Marittima in ordine alla sicurezza della navigazione, si rimanda al parere di cui alla nota del 16.08.2012 n° 25.24.00/1067 e alle prescrizioni in essa contenute, che costituiscono parte integrante del presente parere.

1. Aspetti amministrativi e procedimentali

1.1 L'atto amministrativo del Comitato Portuale

Si rinviene in atti la delibera del competente Comitato Portuale del 27.10.2011 n° 93/10/2011 con la quale, all'unanimità, si è deliberato "di accogliere la proposta progettuale di riempimento parziale del canale di calma prospiciente l'aeroporto alle condizioni indicate in relazione", dando "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".

1.2 La posizione del Comune di Genova
(requisito del "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti)

Con nota del 15.05.2012 n° 154244 il Comune di Genova si è favorevolmente espresso sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale di che trattasi.

In detta nota si da esplicitamente atto della coerenza "con gli obiettivi con gli obiettivi generali degli strumenti di pianificazione vigenti e del PUC adottato" e si rileva "il non contrasto con la disciplina urbanistica comunale, vigente ed in salvaguardia, a condizione che venga garantita la navigabilità del canale di calma".

Successivamente, a seguito delle simulazioni nautiche svolte presso l'istituto CE.TE.NA., il Comune di Genova, con nota del 19.07.2012 n° 227362/243, ha confermato "il parere di coerenza con gli strumenti di pianificazioni

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)
2ª Sez.
COPIA CONFORME

vigenti e di salvaguardia".

1.3 La posizione della Regione Liguria

Con nota del 23.11.2012 n° PG/2012/165801 la Regione Liguria – Dipartimento pianificazione teriitoriale, urbanistica – Direzione generale del dipartimento ha espresso parere favorevole sulla proposta, come di seguito riportato in forma integrale.

"Il progetto definitivo del Nodo stradale ed autostradale di Genova, relativo all'adeguamento del sistema A7 – A10 – A12 predisposto dalla Società Autostrade per l'Italia, prevede un tracciato che presenta oltre il 95% del suo sviluppo in sotterraneo, con il ricorso sia allo scavo meccanizzato che alle consolidate tecnologie di avanzamento con tecnica tradizionale; la volumetria del materiale di smarino che ne deriva è pari a circa 11 milioni di metri cubi di materiale sciolto.

Tale produzione di materiale ha determinato la necessità di individuare ed integrare nell'ambito del progetto autostradale, diversi interventi di sistemazione sul territorio genovese, che comportano, tra l'altro, la realizzazione all'interno del canale di calma antistante l'Aeroporto di Genova, di un rilevato in affiancamento a quello attuale ove si collocano le piste di atterraggio/decollo, mediante il riutilizzo di circa 9 milioni di metri cubi di materiale sciolto.

In particolare il progetto prevede di conferire all'interno del canale di calma il materiale di smarino proveniente dallo scavo delle gallerie dell'infrastruttura autostradale (per circa 8.759.931 mc) mediante la preventiva realizzazione di una cassa di colmata in continuità con l'attuale sedime aeroportuale.

Tale scelta funzionale alla realizzazione dell'opera viaria, comporta, peraltro, rilevanti benefici per la funzionalità ed il miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'Aeroporto di Genova, così riassumibili:

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

In termini dimensionali l'opera di colmata prevista dal progetto in argomento ha una estensione di circa 650.088 mq (65 ha), con sezione rettangolare regolare di 180 m trasversali e 3.611,60 m longitudinali, con una sovrapposizione di circa 125 m longitudinali oltre il limite aeroportuale nella zona frontistante lo stabilimento ILVA di Cornigliano; la sua realizzazione prevede l'utilizzo di 148 cassoni cellulari in conglomerato cementizio armato, di cui 14 posti in senso ortogonale all'attuale margine della piattaforma aeroportuale per formare il marginamento sui lati ovest ed est della colmata, ed i restanti 132 cassoni disposti parallelamente alla pista per formare il marginamento verso la restante parte libera del canale di calma.

La sezione trasversale del predetto canale di calma si riduce pertanto dagli attuali 240 m a 60 m prima di incontrare l'opera marittima foranea.

Ciò sinteticamente premesso si osserva che:

1) l'opera in argomento non comporta pregiudizio per la funzionalità del porto di Genova, come già evidenziato dalla Autorità Portuale di Genova con propria nota prot. 19246/P del 9 agosto 2012 alle condizioni ivi indicate e sulla scorta della Deliberazione del Comitato Portuale n. 93 del 27 novembre 2011;

2) il Comune di Genova, con nota prot. 154244 del 15 maggio 2012, ha espresso il proprio parere in merito alla coerenza del progetto in argomento con i piani urbanistici comunali, vigenti ed operanti in regime di salvaguardia;

3) l'opera non è in contrasto con il vigente P.R.P. del Porto di Genova, in quanto la relativa disciplina, sub art. 2 della Normativa, specifica le caratteristiche degli adeguamenti tecnico-funzionali e, in particolare, definisce modifiche non sostanziali quelle che:
   - siano coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del PRP;
   - non comportino l'introduzione di modifiche alla localizzazione delle funzioni previste dallo Schema Generale del Piano di cui all'art. 5 della stessa Normativa;
   - non contengano variazioni al perimetro dei riempimenti e delle opere di protezione a mare previsti dallo Schema Generale di Piano;
   - risultino compatibili con la vigente disciplina degli strumenti di pianificazione territoriale di livello regionale/comunale vigenti ed adottati;

   Per le ragioni indicate l'intervento previsto non interferisce con gli obiettivi e con specifiche previsioni del PRP per il tratto di mare portuale considerato, atteso che è comunque assicurato il mantenimento della transitabilità dello specchio acqueo per mezzi di servizio portuale e non sono interferite altre opere portuali;

4) l'opera non è in contrasto con i vigenti Piani Territoriali di Coordinamento della Regione Liguria, atteso che:
   - rispetto al vigente P.T.C. paesaggistico, è posta in contiguità con l'ambito di tipo AI-CO – Attrezzature e Impianti in regime di Consolidamento – dell'Aeroporto di Genova, di cui all'art. 56 delle relative Norme di Attuazione, che ammette gli interventi del tipo in parola "sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale";
   - rispetto al vigente P.T.C. degli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale ligure, valgono le disposizioni relative al Distretto di Trasformazione n. 4 – Ponente (Sestri Ponente) dell'Area Metropolitana Genovese, per l'Area di Intervento n. 10 – Aeroporto e, in minima parte, per l'Area di Intervento n. 12 – Settore 2 – Polo siderurgico non a ciclo integrale di Cornigliano/Attività portuali, le cui funzioni caratterizzanti sono, rispettivamente, SM6 (centri intermodali) e AE1 (attività portuali), di talchè, oltre al perseguimento del generale obiettivo della valorizzazione e del miglioramento funzionale dell'infrastruttura aeroportuale, l'intervento previsto non si pone né in contrasto né può comportare interferenze con lo sviluppo delle funzioni produttive indicate.

Per le ragioni sopra indicate, rispetto alle disposizioni di cui alla L.R. 9/2003 recante la definizione delle procedure per l'approvazione regionale dei Piani regolatori portuali e dei progetti di interventi negli ambiti portuali e, segnatamente, quelle di cui all'art. 4 che qualifica le varianti al Piano regolatore portuale e gli adeguamenti tecnico – funzionali, si riscontra, per quanto di competenza della Regione Liguria, l'esistenza delle necessarie condizioni per poter qualificare l'opera in argomento come adeguamento tecnico – funzionale del vigente P.R.P. del Porto di Genova, in quanto coerente con gli obiettivi e le scelte di programmazione del Piano e tale da non modificare, in modo sostanziale, la conformazione ed il dimensionamento complessivo dell'impianto portuale, non avendo detta opera, oltre alle primarie finalità connesse alla realizzazione dell'interconnessione della rete autostradale esistente, finalità di sviluppo dell'attività portuale, ma mero miglioramento della sicurezza e funzionalità dell'aeroporto di Genova.

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP. 2ª Sez.

COPIA CONFORME

Si esprime, pertanto, parere favorevole alla sua approvazione nei termini dianzi indicati."

1.4 La posizione dell'ENAC

Si riporta di seguito la posizione espressa dall'ENAC sulla proposta di che trattasi, come formalmente comunicata dal rappresentante dell'Ente all'interno della commissione relatrice incaricata di riferire sull'affare.

"Si fa riferimento alla convocazione Prot.N. 10948 del 21/11/2012, ai sensi dell'art.6, comma2c, DPR 24/4/2006 n. 204, riguardante l'opera a mare nel Canale di Calma del Porto di Genova che, attraverso il conferimento in adiacenza all'aeroporto del materiale di smarino derivante dalle lavorazioni per la realizzazione delle gallerie del nodo autostradale di Genova (sistema A7-A10-A12), consentirà l'adeguamento del sito aeroportuale ampliando la strip di volo.

Questo Ente condivide l'intervento proposto, e subordina il proprio favorevole parere per l'adeguamento tecnico-funzionale del PRP alle seguenti prescrizioni:

Le fasi di cantierizzazione e di realizzazione dell'opera dovranno tener conto delle esigenze di continuità operativa dell'aeroporto;

Le caratteristiche, in termini di portanza e caratteristiche superficiali nel tempo, dell'area in ampliamento dovranno essere rispondenti alle prescrizioni ICAO e a quanto previsto dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti;

La gestione e manutenzione futura sia dei sistemi di drenaggio delle acque che delle prevedibili necessità in ordine alle opere di protezione dalle erosioni marine del sito aeroportuale, non potrà avere ricadute sugli oneri di finanza pubblica e dovrà essere a carico del soggetto proponente;

Il collaudo delle opere dovrà avvenire attraverso commissione costituita da almeno due professionisti dell'Enac ed oneri carico della Stazione Appaltante;

Il futuro ampliamento del sedime, dovrà transitare dal demanio marittimo al demanio terrestre ramo aeronautico, con procedura a carico del proponente;

Il soggetto proponente si occuperà di tutti i procedimenti autorizzativi.

Dovrà essere formalizzato un "Accordo di Programma" tra i soggetti interessati, ivi compresa l'Enac, per la definizione puntuale dei termini di cui ai punti precedenti

Quanto sopra posto, nel formulare il presente parere, si ritiene di dover evidenziare i seguenti temi, da tenere in attenzione per gli approfondimenti progettuali futuri:

- adozione di mezzi di cantiere con il minimo sviluppo verticale per tutte le lavorazioni prossime alle superfici di limitazione ostacoli;
- previsione e controllo accurato delle fasi lavorative e di approvvigionamento materiali che prevedono mezzi durante la realizzazione della piarda e navigli in transito presso la testata 28, principale testata strumentale per la quale è presumibile un maggior interferenza sugli apparati di radio assistenza;
- predisposizione di uno studio di compatibilità elettromagnetica a cura dell'ENAV che quantifichi l'eventuale impatto delle citate lavorazioni e transiti sulle radio assistenze;
- previsione di specifici accorgimenti volti al controllo e all'eventuale allontanamento di avifauna

qualora se ne riscontrasse l'aumento;

- previsione di procedure volte ad assicurare la Security aeroportuale;
- assunzione dei requisiti infrastrutturali di cui al cap 3 del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti;
- previsione di un sistema di controllo dei ostacoli aeronautici costituiti dai mezzi d'opera in fase di costruzione congruente con i requisiti informativi di cui al Regolamento ENAC AIS".

2. Aspetti metodologici (ammissibilità all'esame)

2.1 Riconoscibilità della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale

Si rammenta, ancora una volta, il criterio direttore esplicitato nel citato voto di indirizzo n° 93/2009:

"In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la "modifica non sostanziale" è riconoscibile allorquando nell'ambito del "sistema porto", per effetto di una sopravvenuta "forzante", sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la "modifica non sostanziale". Quest'ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell'ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi".

Orbene, nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame colga lo spirito del sopra riportato criterio direttore.

La "forzante", nel caso in esame, si materializza nella opportunità di rinvenire, in ambito portuale, soluzioni sinergiche per l'utile reimpiego dello smarino proveniente dallo scavo delle gallerie previste nel progetto definitivo della c.d. "gronda autostradale" di Genova.

La proposta sottoposta ad esame e parere individua nell'allargamento della "strip" aeroportuale mediante colmata (e nel conseguente restringimento dell'adiacente canale di calma) una soluzione progettuale tecnicamente perseguibile, che non altera l'assetto generale del porto e le sue funzioni. Pertanto, restano immutate le strategie per il perseguimento degli obiettivi di piano. Trattasi di un adeguamento del patrimonio infrastrutturale esistente alla luce di sopravvenute condizioni ed opportunità al contorno.

Alla luce di quanto sopra considerato, la Sezione, pertanto, non può non condividere l'avviso già preliminarmente ed inequivocamente espresso in tal senso dagli Enti pubblici coinvolti nel procedimento amministrativo.

2.2 Completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico-funzionale

Gli elaborati a corredo della proposta appaiono formalmente completi, tali da assicurare adeguata leggibilità alla proposta medesima.

3. Aspetti di merito (fondatezza della proposta)

3.1 Considerazioni tecniche (requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale)

Nel complesso si riscontra un idoneo approfondimento delle problematiche idraulico-marittime sottese dalla proposta di adeguamento tecnico funzionale all'esame.

Tuttavia, poiché le analisi condotte sono basate su una metodologia di indagine di tipo statistico (altezza d'onda associata al periodo di ritorno espresso in anni), si prescrive, in fase di ulteriore sviluppo della progettazione delle relative opere civili, di verificare le scelte progettuali attraverso la valutazione dei periodi di down-time, con riferimento al moto ondoso su base statistica annua.

Inoltre, idonee scelte progettuali esecutive dovranno assicurare, anche con l'ausilio di appropriata modellistica, la attribuzione di un adeguato coefficiente di riflessione delle opere poste a presidio della colmata (cassoni cellulari forati in c.a.), in coerenza con le ipotesi poste a base della simulazione nautica già condotta.

3.2 Considerazioni ambientali (valutazione di impatto ambientale)

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato, per il tramite dei propri rappresentanti in seno alla commissione relatrice, che il progetto definitivo delle opere sottese dalla proposta di adeguamento tecnico funzionale di che trattasi è in fase di VIA.

Fatte salve le valutazioni della commissione VIA, si segnala, per gli aspetti amministrativi, che la società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato in commissione il progetto definitivo (che di fatto introduce una modifica al sedime portuale ed aeroportuale) senza la preventiva stipula di un accordo di programma con i relativi enti pubblici competenti (Autorità Portuale ed ENAC) che autorizzi la società stessa ad operare anche per conto delle due amministrazioni pubbliche coinvolte.

Il porto non è sede di SIN e, pertanto, non vi sono aspetti ambientali relativi alla bonifica dei siti inquinati.

***

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all'unanimità, è del

PARERE

- che sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Genova, trasmessa dalla competente Autorità Portuale, si possa esprimere un avviso favorevole alla luce:
  - della lettera di trasmissione del 09.08.2012 n° 19246/P della Autorità Portuale di Genova, con le condizioni in essa contenute;
  - del parere espresso con la nota del 16.08.2012 n° 25.24.00/1067 della Autorità Marittima, con le prescrizioni in essa contenute;
  - della delibera del Comitato Portuale del 27.10.2011 n° 93/10/2011 di cui al punto 1.1, con le condizioni espresse nella relazione allegata alla delibera medesima;
  - della posizione espressa dal Comune di Genova di cui al punto 1.2 (coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e di salvaguardia);
  - della posizione espressa dalla Regione Liguria di cui al punto 1.3;

- della posizione espressa, con prescrizioni e raccomandazioni, dall'ENAC di cui al punto 1.4;
- dal riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale di cui al 2.1;
- della completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico funzionale di cui al punto 2.2;
- delle considerazioni relative al requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale di cui al punto 3.1;
- delle considerazioni ambientali di cui al punto 3.2;

- che l'avviso favorevole espresso è tassativamente subordinato al perfezionamento dell'accordo di programma tra Autostrade per l'Italia S.p.A., ENAC ed Autorità Portuale di Genova in merito all'oggetto, entro inderogabili 120 gg. dalla data di ricezione del presente parere;
- che occorra pervenire alla formale comunicazione alla Regione Liguria dell'esito del parere medesimo, per opportuno conclusivo provvedimento nei modi e nelle forme amministrative di propria esclusiva competenza".

A seguito di detto voto, si è proceduto ad adempiere alle prescrizioni in esso contenute.

Con nota del 01.07.2015 n° 15852/P, l'Autorità Portuale di Genova ha ritrasmesso la documentazione relativa all'adeguamento tecnico funzionale in oggetto, al fine di ottenere un parere confermativo del precedente, espresso con il voto della Terza Sezione sopra riportato.

Ciò in armonia con quanto disposto dalla Terza Sezione con nota del 08.07.2013 n° 5740.

La documentazione trasmessa è la seguente:

- copia dell'Accordo di Programma sottoscritto in data tra 14.04.2015 tra Autostrade per l'Italia spA, ENAC, Autorità Portuale di Genova, Aeroporto di Genova SpA;
- copia dello "Studio del trasporto solido del torrente Polcevera con particolare riferimento al tratto terminale", redatto in data 01.04.2015 dalla Dott.ssa Geol. Sabrina Santini e dal Dott. Geol. Alessandro Canavero.

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Marini)

COPIA CONFORME

CONSIDERATO

Nel particolare caso in specie, l'esame della Sezione sulla documentazione trasmessa ha il precipuo scopo:

- di vericare l'effettivo adempimento alle prescrizioni contenute nel precedente voto. Ci si riferisce, più in particolare, alle specifiche prescrizioni cui adempiere ai fini della espressione di un definitivo parere confermativo da parte di questa Sezione;
- di verificare se, stante il tempo trascorso, è anche confermato il favorevole avviso espresso dai soggetti pubblici competenti.

Riguardo il primo aspetto, si prende favorevolmente atto che l'Accordo di Programma è stato stipulato e che in esso è contenuta la ripartizione di oneri e responsabilità tra i Soggetti firmatari l'accordo medesimo, anche con esplicito riferimento alla manutenzione del tratto focivo del torrente Polcevera e dei fondali relativi allo specchio acqueo interessato.

Come rammentato nella nota del 06.03.2015 n° 2164 della Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Accordo di Programma è efficace a far data del decreto di approvazione dello stesso da parte del Ministero medesimo. Ciò ai sensi dell'art. 13 dell'Accordo di Programma. Il decreto di approvazione di che trattasi non è in atti.

Riguardo il secondo aspetto, si prende atto della presenza dei necessari avvisi favorevoli confermativi. Infatti:

- con nota del 10.11.2015 n° 35222 il Comune di Genova ha confermato il parere di "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti e in salvaguardia;
- con nota del 18.11.2015 n° 196894 la Regione Liguria ha confermato il precedente parere espresso al riguardo;
- con nota del 12.10.2015 n° 39116 la Capitaneria di Porto di Genova ha confermato il proprio parere favorevole, evdenziando che, in fase di realizzazione delle opere,

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Martini)
COPIA CONFORME

"dovrà essere preventivamente informata dal soggetto esecutore in merito alle modalità esecutive dell'intervento, al fine di valutare l'adozione dei necessari provvedimenti per la disciplina del transito nel canale di calma".

Restano ovviamente confermate tutte le altre prescrizioni e raccomandazioni espresse nel precedente voto di questo Consesso sopra riportato, di cui tenere conto nelle successive fasi di progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle opere sottese dal presente adeguamento tecnico funzionale del PRP del porto di Genova.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all'unanimità, è del

PARERE

- che sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Genova, trasmessa dalla competente Autorità Portuale, si possa confermare l'avviso favorevole già espresso con voto del 28.11.2012 n° 68 della Terza Sezione, alla luce delle esplicite conferme pervenute dal Comune di Genova, dalla Regione Liguria e dalla Autorità Marittima;
- che occorra pervenire alla formale comunicazione alla Regione Liguria dell'esito del parere medesimo, in uno con la trasmissione del decreto ministeriale di approvazione dell'Accordo di Programma di che trattasi, per opportuno conclusivo provvedimento di perfezionamento del procedimento, nei modi e nelle forme amministrative di esclusiva competenza della Regione Liguria.

CONSIGLIO SUPERIORE 2ª Sez. COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DELLA 2ª SEZIONE
(Arch. Luigi Mariani)