



## **DIBATTITO PUBBLICO** **DIGA FORANEA** **PORTO DI GENOVA**

---

### **QUADERNO** **DEGLI ATTORI**

---

Presentato da  
**Piero Righi**  
Direttore Generale  
Aeroporto di Genova Spa

13 gennaio 2021

# Dibattito Pubblico Diga Foranea Porto di Genova

## Alcuni chiarimenti in merito ai cd. Vincoli Aeroportuali

Come ricordato da tutti i partecipanti al Dibattito Pubblico, il coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini tutti, in questa fase ancora preliminare del progetto, costituisce un valore in sé che consentirà, senza dubbio, di capitalizzare i contributi e il supporto necessari alla realizzazione di un'opera così importante, anzi decisiva, in una prospettiva storica, per la città di Genova e la Regione Liguria.

Con questo spirito e nella consapevolezza che la sede del Dibattito Pubblico non ha finalità deliberative si avanzano alcune importanti osservazioni in merito alle cd. interferenze aeroportuali.

Il Documento di Progetto richiama i vincoli aeronautici che, è bene chiarirlo subito, non costituiscono indicazioni generiche ma hanno valore dispositivo e come tali dovrebbero essere posti in premessa al progetto di realizzazione dell'opera.

In determinate circostanze e a fronte di opportuni interventi di mitigazione dei rischi, ENAC, autorità di regolamentazione e vigilanza del Trasporto Aereo, può, a seguito di opportuna istruttoria tecnica, approvare deroghe per singole realtà aeroportuali e fattispecie realizzative.

Lo stato di avanzamento del progetto non consente di disporre degli elementi necessari a verificare, oggi, il rispetto dei vincoli aeronautici e la misura di eventuali deroghe o azioni mitigatrici del rischio.

E' però certo che il puntuale conseguimento dell'obiettivo indicato per la Fase B del progetto di realizzazione della diga: "il completamento della costruzione deve assicurare l'operatività di tutti i terminali di Sampierdarena, **anche quelli più a ponente, in condizioni di sicurezza, garantendo l'accesso agli stessi delle navi più grandi di progetto**" non sarebbe possibile se non a condizione di penalizzazioni assolutamente incompatibili con il piano di sviluppo aeroportuale approvato, in quanto tutte le ipotesi in esame (2, 3 e 4) presentano significative interferenze con le superfici di protezione della pista di volo (in particolare Superficie di Avvicinamento Pista 28 e Superficie di Salita al decollo Pista 10).

Inoltre, nello specifico, non sono allo stato disponibili elementi sufficienti a valutare puntualmente la compatibilità dell'obiettivo di Fase A con i vincoli aeroportuali, laddove viene indicato l'accesso di navi di altezza 55 mslm in Calata Massaua, dovendosi tenere conto dell'ingombro, non valutato nel Documento di Progetto, delle attrezzature fisse necessarie alle operazioni di carico e scarico.

A margine occorre anche evidenziare come il citato studio ENAV del 2014 non costituisca in realtà uno strumento approvativo in merito ai contenuti in esso rappresentati bensì uno specifico parere tecnico ad uso dell'ente committente, da utilizzarsi nell'ambito dei vari processi istruttori di volta in volta attivati. Significativo sottolineare, peraltro, come lo stesso studio definiva per la zona Molo Ronco Canepa un limite massimo in altezza pari a soli 60 mslm circa, intendendo in tale limite anche le attrezzature fisse a servizio delle navi.

Alla luce dello stato di avanzamento del progetto e considerata la complessità di una preventiva valutazione di ipotetiche deroghe che dovrebbero necessariamente tener anche conto delle possibili interferenze radioelettriche con la strumentazione di assistenza al volo sarebbe ragionevole considerare le limitazioni imposte dai vincoli aeronautici vigenti ai fini dell'Analisi Costi Benefici, anziché assumere la possibilità di derogare dagli stessi.

Allo stesso modo, specifico percorso istruttorio dovrebbero seguire altri contenuti progettuali che, allo stato, sembrano non essere compatibili con i vincoli attualmente presenti sul territorio limitrofo allo scalo, con particolare riferimento al parco eolico ed alle cd. Mappe di Vincolo approvate.

In conclusione appare dunque opportuno, allo stato, considerare la sussistenza dei vincoli aeroportuali pubblicati, valutarne l'impatto ai fini della Analisi Costi Benefici ed indicare con maggiore precisione tempi e modalità dell'iter approvativo che si ritiene di adottare, nel corso dello sviluppo del progetto, in merito alla valutazione dei citati ostacoli alla navigazione, ai sensi dei disposti del Codice della Navigazione (Capo III, art. 707 e successivi).

Genova, 13 gennaio 2021