



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Seconda Sezione

Adunanza dell'8 settembre 2022

N. del Protocollo 47/2022

OGGETTO: Porto di Genova – Adeguamento tecnico - funzionale relativo agli ambiti S2 e S3 del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova.

LA SEZIONE

VISTO il parere n. 10/2022, reso da questa Sezione nella adunanza del 29 marzo 2022 e la documentazione a suo tempo trasmessa dalla Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale afferente alla proposta di adeguamento tecnico - funzionale in oggetto;

VISTA la nota prot. n. 16015 del 10.5.2022, assunta agli atti al prot. n. 4747 in data 11.5.2022, con la quale la suddetta Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha trasmesso alcuni chiarimenti in merito alle prescrizioni formulate con il precitato parere n. 10/2022;

VISTA la nota prot. n. 4843 del 13.5.2022 con le quale è stata nominata la Commissione relatrice;

VISTA la nota prot. n. 5386 dell'1.6.2022 con la quale è stata richiesta documentazione integrativa che ha comportato la interruzione del termine utile per la emanazione del parere;

VISTE le note prot. n. 25241 del 15.7.2022, assunta in atti al prot. n. 7229 del 25.7.2022 e prot. n. 28081 del 4.8.2022, assunta in atti al prot. n. 7737 del 4.8.2022, con le quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha trasmesso le integrazioni richieste;

ESAMINATI gli atti;

UDITA la Commissione relatrice (- OMISSIS -).

PREMESSO

Come già a suo tempo riferito nel parere n. 10/2022, reso nella adunanza del 29 marzo 2022, al fine di rintracciare le motivazioni ed individuare i contenuti essenziali della proposta di adeguamento tecnico – funzionale in esame (in seguito ATF), si riporta il testo integrale della “Relazione Urbanistica” che l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (in seguito AdSP) ha allegato a corredo della richiesta di parere:

“Adeguamento Tecnico Funzionale relativo agli ambiti S2 e S3 del vigente Piano Regolatore Portuale - Relazione Urbanistica

Il compendio demaniale per il quale si propone un adeguamento tecnico funzionale (ATF) al vigente Piano Regolatore Portuale (PRP), si colloca all’interno del bacino portuale di Sampierdarena. In particolare, sono oggetto della proposta di modifica al PRP le aree di Ponte Somalia, dalla radice alla testata, meglio rappresentate nell’allegata planimetria (All.1), per le quali è pervenuta ad Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (ASPMALO) una istanza di concessione, mediante stipula di accordo sostitutivo, presentata dalla società Superba. Tale istanza di concessione è stata in via preliminare ritenuta compatibile con le scelte strategiche degli assetti concessori dai competenti organi e strutture dell’Ente, e conseguentemente meritevole di approfondimento sotto il profilo tecnico – pianificatorio.

L’istanza è finalizzata alla realizzazione all’interno delle aree portuali in questione di nuove strutture di stoccaggio e movimentazione dedicate ai prodotti chimici tali da consentire la dismissione dei depositi facenti capo alla Società Superba siti in Genova Multedo, e, nel proporre un layout di progetto per la ricollocazione su Ponte Somalia, tiene in considerazione la possibilità di contestuale ricollocazione anche dell’altro deposito di prodotti chimici e petrolchimici storicamente ubicato a Multedo, di titolarità della Società Attilio Carmagnani S.p.A..

Va rilevato che la delocalizzazione dei depositi per prodotti chimici e petrolchimici di Multedo, ad oggi inseriti in un contesto cittadino e collegati al Porto Petroli tramite condotta, è un tema affrontato da diversi anni, sia dai gestori degli stessi depositi, che dalla Civica Amministrazione.

L’attuale localizzazione dei depositi ha manifestato criticità di convivenza con il contesto urbano nel tempo sviluppatosi ai confini degli stessi e pertanto la Civica Amministrazione ne ha richiesto la delocalizzazione in un’area più idonea e logisticamente attrezzata del porto di Genova.

In particolare, nel 2015, al fine di provvedere alla riqualificazione del tessuto urbano, le aree corrispondenti agli attuali depositi sono state inserite dal vigente Piano Urbanistico Comunale (PUC) in due distretti di trasformazione che hanno come obiettivo la riqualificazione del tessuto urbano ed il superamento della presenza dei depositi chimici e petrolchimici mediante una ricollocazione degli stessi che “potrà essere ricercata d’intesa con AdSP” all’interno dell’ambito portuale. Con detta specificazione l’allora Autorità Portuale di Genova, con delibera n. 25 del 30 aprile 2014 ha espresso l’intesa sul progetto del PUC prevista dall’art. 38 della L.R. 36/97. In coerenza con l’impegno

assunto, gli uffici dell'Ente hanno affrontato il tema nell'ambito dei lavori propedeutici alla predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale già nel 2015, individuando in quella sede tra le ipotesi di ricollocazione prioritariamente le aree demaniali del Porto Petroli di Multedo, a fronte di una contrazione dello stesso, e subordinatamente alcune aree nel bacino di Sampierdarena (tra cui un pontile centrale e le aree dell'ex carbonile della centrale ENEL). Le ipotesi di ricollocazione individuate erano basate su un'analisi preliminare di rischio e di prefattibilità tecnico/economica svolta in relazione a impianti assimilabili a quelli ipotizzabili per il trasferimento delle attuali strutture. Peraltro, rispetto a tali ipotesi, nella fase di scoping della VAS relativa alla proposta di nuovo PRP di Genova conclusasi con nota della Regione Liguria PG 2015/0142303, non sono emerse osservazioni.

Anche a seguito di quanto sopra riportato, già nel 2017 la società Superba, d'intesa con la società Carmagnani, ha presentato un'istanza per una concessione demaniale nell'area dell'ex carbonile della centrale ENEL, sulla base della quale AdSP ha avviato una istruttoria finalizzata a valutare preliminarmente la compatibilità della stessa con i vincoli derivanti dalla strumentazione urbanistica vigente e la fattibilità tecnica del nuovo insediamento in relazione alle attività portuali circostanti. Successivamente, a seguito dell'inserimento del progetto di ricollocazione dei depositi chimici all'interno del Programma Straordinario di Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto" approvato con Decreto del Commissario n. 2/2019 emanato in coerenza con l'art. 9 della legge 130/2018, l'Ente ha ritenuto opportuno estendere l'istruttoria ad ipotesi localizzative alternative a quella proposta dall'istanza presentata da Superba (delibera di Comitato di Gestione 26/4/2019 del 18 aprile 2019).

In esito ai nuovi approfondimenti è emerso, quale sito alternativo a quello dell'ex carbonile precedentemente valutato, Ponte Ronco- Canepa, sempre nell'area di Sampierdarena immediatamente a sinistra del torrente Polcevera. Tale sito, ritenuto dallo studio preferibile in termini di idoneità tecnica anche rispetto a quello del ex carbonile oggetto di istanza, ha tuttavia presentato forti criticità per i profili di interferenza con il Piano di Rischio Aeroportuale.

Stante tuttavia la necessità di non procrastinare la ricollocazione dei depositi siti a Multedo, come richiamato nella recente nota del Commissario Straordinario (Prot. n. CC_2021_1241 del 6.10.2021, acquisita da AdSP a Prot.07/10/2021.0030189.E), AdSP, come anticipato, ha ritenuto, allo stato, opportuno istruire l'istanza della Società Superba su Ponte Somalia e conseguentemente disporre l'avvio di idonea procedura urbanistica ai sensi dell'art. 5 della L.84/94 e smei.

Inquadramento delle norme urbanistiche

Il PRP vigente inserisce il compendio in questione nell'Area Territoriale di Sampierdarena dedicata dallo Schema Generale di Piano alla funzione commerciale.

Lo "Schema Generale del Piano", che costituisce il capitolo fondativo del PRP vigente, individua e localizza le funzioni previste all'art.4 c.3 della legge 84/94 s.m.i., ovvero "commerciale e logistica, industriale e petrolifera, servizio passeggeri ivi compresi i crocieristi, pescherecci e turistica da diporto", anche sulla base di una distinzione per Aree Territoriali, da ponente a levante.

Le destinazioni d'uso del bacino di Sampierdarena vanno quindi lette avendo quale riferimento lo Schema Generale di Piano.

Il Piano suddivide poi le Aree Territoriali in Ambiti, ciascuno dei quali viene descritto in una scheda tecnica che riporta l'articolazione funzionale ammessa.

Nel caso in questione l'area ipotizzata per la ricollocazione dei depositi chimici e petrolchimici ricade all'interno degli ambiti S2 e S3 del vigente PRP. Le rispettive schede tecniche di tali ambiti non prevedono tra le articolazioni funzionali ammissibili quella relativa alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici (C5), appartenente anch'essa alla famiglia della funzione commerciale, come richiamato all'art. 7 della normativa di Piano, e presente in altri ambiti dell'Area Territoriale di Sampierdarena (ambiti S1 e S6). La modifica al PRP vigente che si propone è quindi finalizzata ad inserire nelle schede degli ambiti S2 e S3 l'articolazione funzionale C5.

La proposta di adeguamento tecnico funzionale

Tenuto conto della richiamata richiesta del Comune di Genova e del Commissario Straordinario ex legge 130/2018 di ricercare una idonea soluzione all'interno del porto per la ricollocazione dei depositi chimici e tenuto conto dell'istanza presentata dalla Società Superba, si rende necessario da un punto di vista tecnico-urbanistico procedere con una proposta di modifica del vigente PRP che consenta di ampliare le articolazioni funzionali ammissibili nelle aree di Ponte Somalia, favorendo così il trasferimento dei suddetti depositi oggi collocati a Multedo.

In particolare, la proposta di adeguamento va a modificare le schede tecniche relative agli ambiti S2 e S3 del vigente PRP inserendo, in aggiunta alle articolazioni funzionali già presenti, l'articolazione funzionale C5 che riguarda le "operazioni portuali relative alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici".

Nello specifico, tale articolazione va ad integrare;

- per quanto concerne l'ambito S2 le articolazioni funzionali C1 (relativa a movimentazione e stoccaggio contenitori) e C2 (relativa a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali);*
- per quanto concerne l'ambito S3, le articolazioni funzionali C1 (relativa a movimentazione e stoccaggio contenitori), C2 (relativa a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali), e C3 (relativa a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti non alimentari, ammessa per il solo sporgente di Ponte Ex Idroscalo).*

Occorre sottolineare che l'introduzione della nuova articolazione funzionale non determina modifiche sostanziali degli obiettivi pianificatori, né per lo scalo di Genova, né per il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale nel suo complesso. Tale articolazione funzionale appartiene infatti alla famiglia della funzione commerciale così come descritto all'art.7 della Normativa di Piano ed è pertanto coerente con la localizzazione delle funzioni operata dallo Schema Generale di Piano, che individua quale funzione caratterizzante per l'Area Territoriale di Sampierdarena quella commerciale e logistica di cui all'art.4 comm.3 della L.84/94 e s.m.e i.; tale Schema viene descritto dall'art. 3 comm. 3 delle norme di attuazione del Piano come il livello prescrittivo nel quale vengono individuate le destinazioni d'uso e gli assetti infrastrutturali dello scalo.

Tenuto conto della caratterizzazione a funzione commerciale di tutta l'area territoriale in questione, è opportuno inoltre richiamare anche il fatto che il vigente PRP sia ispirato al concetto di "piano strutturale", come ripreso dalle Linee Guida per la redazione dei piani regolatori portuali del 2004 e confermato da quelle in ultimo predisposte dal Ministero vigilante nel 2017. Secondo tale concetto,

infatti, lo strumento pianificatorio deve essere inteso quale quadro di riferimento in grado di rispondere ai continui cambiamenti di mercato e alle esigenze del comparto marittimo, individuando destinazioni funzionali e layout di interventi che consentano una gestione operativa flessibile, avendo comunque riguardo ai possibili effetti ambientali.

Considerato quanto sopra esposto, la descritta proposta di ampliamento delle articolazioni funzionali ammissibili negli ambiti S2 e S3 non modifica in modo sostanziale gli obiettivi e le previsioni del vigente PRP, che per quanto concerne la funzione commerciale prevedono la riorganizzazione delle aree dedicate a merci convenzionali, rinfuse solide e liquide alimentari. Con riferimento alle rinfuse liquide – prodotti chimici non vi è espressa menzione delle stesse nello schema di piano ma viene mantenuta l'articolazione funzionale in specifici ambiti portuali limitrofi a quelli oggetto di proposta di adeguamento e viene evidenziata la problematica convivenza degli attuali depositi chimici di Mulatedo con il contesto urbano circostante, richiamata nei sopraccitati orientamenti pianificatori successivamente assunti negli atti della Civica Amministrazione.

Nei termini sopra esposti l'inserimento dell'articolazione funzionale C5 negli ambiti soprarichiamati del vigente PRP è riconducibile a quanto previsto dall'art. 5 comma 5 della L.84/94 ss. mm. ii. che prevede che "le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano" stesso.

Inoltre, considerato che le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale predisposte nel marzo del 2017 dal Ministero vigilante esplicitano che una modifica non sostanziale in termini funzionali può ravvedersi qualora si debba inserire in una specifica area caratterizzata da una funzione una ulteriore destinazione d'uso che non muta significativamente i carichi tecnici ed ambientali dell'ambito, AdSP ha affidato uno specifico servizio di valutazione al fine di verificare se l'articolazione funzionale che si propone di aggiungere per gli ambiti S2 e S3 comporti o meno una modifica del carico ambientale rispetto a quello derivante dalle attività ad oggi consentite e previste nei medesimi ambiti dal PRP vigente.

A tal proposito si allega lo studio commissionato ed acquisito dalle competenti strutture dell'Ente (All.2) che evidenzia che:

- il carico pertinente all'accessibilità risulta in diminuzione
- la dinamica dei carichi relativi alle matrici ambientali diverse dal quadro emissivo risulta complessivamente stabile;
- l'impatto in termini emissivi dell'inserimento dell'articolazione funzionale in oggetto risulta inferiore rispetto a quello determinato dalle attività esistenti già previste da piano e anche valutando l'apporto in termini emissivi dei tre ponti Etiopia, Eritrea e Somalia (in coerenza con quanto previsto dal SIA del PRP 2001), il carico ambientale non risulta superiore rispetto alle previsioni di PRP, a condizione che siano realizzati gli interventi di elettrificazione delle banchine in questione; a tale proposito l'elettrificazione delle banchine di Ponte Somalia è prevista nell'istanza presentata mentre l'elettrificazione di Ponte Etiopia è prevista nel piano di impresa approvato dall'Ente con delibera 35/2/2016 del 5 settembre 2016 e allegato all'atto di concessione demaniale marittima ex art. 18 l. 84/94 Rep. N. 28 e REG 2/2018 del 12 marzo 2018;

• “l’aumento indicato per il carico legato ai fattori di rischio deriva dall’inserimento stesso della nuova funzione C5, sebbene le analisi svolte rilevino la compatibilità dell’attività con il contesto”; lo studio nel paragrafo “Compatibilità con l’elaborato RIR del Comune di Genova”, con riferimento all’inserimento della nuova articolazione funzionale riporta che “per quanto analizzato, non si rileva alcun ulteriore significativo carico ambientale rispetto a quanto attualmente in essere in attuazione del PRP vigente”.

Si ricorda inoltre che per quanto concerne la compatibilità in termini di rischio tra l’insediamento delle attività previste nell’istanza e il contesto operativo esistente, anche nell’ambito degli studi preliminari per il nuovo PRP di Genova era stata elaborata, con esiti positivi, un’analisi preliminare di rischio e di pre-fattibilità tecnico/economica in relazione a impianti assimilabili a quelli ipotizzati. Resta inteso che, ai fini dell’eventuale realizzazione dell’intervento, il progetto di nuovi impianti dovrà essere sottoposto, sotto il profilo del rischio, alle verifiche e alle approvazioni previste dalla normativa vigente in materia.

Considerato quanto sopra esposto si propone quindi di modificare le schede di ambito del vigente PRP come segue:

- Ambito S2: introduzione tra le articolazioni funzionali ammesse e limitatamente a specifica unità di intervento delle “operazioni portuali relative alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici” (C5), nel rispetto di quanto previsto dal vigente Piano di Rischio Aeroportuale;
- Ambito S3: introduzione tra le articolazioni funzionali ammesse e limitatamente a specifica unità di intervento delle “operazioni portuali relative alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici” (C5), nel rispetto di quanto previsto dal vigente Piano di Rischio Aeroportuale.

Le modifiche alle schede di Piano, elaborate come sopra richiamato, consentiranno di localizzare le operazioni portuali aggiuntive nel rispetto dei limiti del Piano di Rischio Aeroportuale definiti da ENAC e fatte salve sia le valutazioni degli Enti preposti alla sicurezza della navigazione aerea in sede di approvazione dei progetti sia le valutazioni relative alla sicurezza della navigazione marittima, da acquisirsi da parte di Capitaneria di Porto.”

La documentazione e gli atti resi disponibili, sulla base dei quali viene reso il presente parere, sono costituiti dai seguenti elaborati:

- “Relazione urbanistica”;
- “Valutazione delle modifiche ai carichi ambientali derivanti dall’inserimento dell’articolazione funzionale C5 negli ambiti S2 e S3 del vigente PRP”, redatto su incarico dell’AdSP, costituito da n. 64 pagine e corredato dai seguenti allegati:

	Elaborato	Scala
	AMBITO GENERALE	
GEN_001	Relazione generale	-
GEN_002	Stralcio Piano Regolatore Portuale – Quadro d’unione delle aree territoriali	1:10.000
GEN_003	Stralcio Piano Regolatore Portuale – Dettaglio del quadro d’unione delle aree territoriali	1:5.000
GEN_004	Proposta di Layout ATF su fotopiano	1:2.500
GEN_005	Proposta di Layout ATF del PRP di Genova - Scenario di riferimento per la valutazione	1:2.000



	AMBITO AMBIENTALE	
AMB_001	Vincoli e condizionamenti della struttura fisica del territorio	1:5.000
AMB_002	Vincoli e condizionamenti dalla pianificazione territoriale e di settore	1:5.000
AMB_003	Inquadramento geomorfologico - PUC	1:5.000
AMB_004	Carta della matrice naturalistica	1:20.000
AMB_005	Carta della matrice naturalistica	1:5.000
AMB_006	Vincoli e condizionamenti aeroportuali - Limitazioni relative agli ostacoli	1:5.000
AMB_007	Vincoli e condizionamenti aeroportuali - Piano di Rischio aeroportuale	1:5.000
AMB_008	Sistema insediativo - Luoghi e reti di interesse collettivo	1:5.000
AMB_009	Sistema insediativo - Popolazione residente	1:5.000
AMB_010	Classificazione acustica	1:5.000
AMB_011	Inquadramento delle acque superficiali	1:5.000
AMB_012	Morfologia e stato dei corpi idrici	1:5.000
	RISCHI E SICUREZZA	
RISK_001	Aree di impatto da Irraggiamento Termico su base cartografica	1:5.000
RISK_002	Aree di impatto da Dispersione di nubi da Vapori tossici su base cartografica	1:1.000
RISK_003	Aree di impatto da Dispersione Vapori Infiammabili su base cartografica	1:1.000
RISK_004	Aree di impatto da incendio di pozza	1:1.000
RISK_005	Elementi vulnerabili	1:5.000
	ACCESSIBILITA E TRAFFICO	
MOB_001	Rete delle infrastrutture - Scenario attuale	1:5.000
MOB_002	Rete delle infrastrutture - Scenario futuro	1:5.000

- “Elaborati di PRP attuali e variati”;

Oltre che dalla sottoelencata documentazione amministrativa e corrispondenza intercorsa:

- Nota del Commissario Straordinario prot. n. CC_2021_1241 del 6 ottobre 2021;
- Determina Dirigenziale n. 168 del 19.11.2021;
- Comunicazione del Comitato di Gestione prot. n. 88/10/2021 del 2 dicembre 2021;
- Delibera di Comitato di Gestione prot. n. 89/2/2021 del 15 dicembre 2021;
- Nota prot. n. 2377 dell'1.3.2022 della Commissione relatrice, con la quale è stata richiesta documentazione integrativa, che ha comportato la interruzione del termine utile per la emanazione del parere;
- Nota prot. n. 9799 del 24.3.2022 della Direzione pianificazione e sviluppo della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, assunta in atti al prot. n. 3202 del 25.3.2022, con la quale sono state trasmesse le integrazioni richieste;
- Parere n. 10/2022 reso da questa Sezione nella adunanza del 29 marzo 2022;
- Nota prot. n. 16015 del 10.5.2022, assunta agli atti al prot. n. 4747 in data 11.5.2022, con la quale la Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha trasmesso alcuni chiarimenti in merito alle prescrizioni formulate con il precitato parere n. 10/2022;
- Nota prot. n. 5386 dell'1.6.2022 con la quale è stata richiesta documentazione integrativa che ha comportato la interruzione del termine utile per la emanazione del parere;
- Note prot. n. 25241 del 15.7.2022, assunta in atti al prot. n. 7229 del 25.7.2022 e prot. n. 28081 del 4.8.2022, assunta in atti al prot. n. 7737 del 4.8.2022, con le quali l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha trasmesso le integrazioni richieste;

CONSIDERATO

In accordo a quanto già evidenziato nel precedente parere n. 10/2022 del 29 marzo 2022, la Sezione, preliminarmente, ribadisce che l'elaborato denominato "Proposta tecnica dell'istante", presente tra gli atti resi disponibili, è da ritenersi non pertinente con la richiesta di parere in argomento e, pertanto, per le motivazioni esplicitate nelle considerazioni che seguono, non è presa in considerazione ai fini della espressione del presente parere.

1 – IL PERIMETRO DELLE COMPETENZE ENTRO CUI SI COLLOCA IL PRESENTE PARERE

Per quel che concerne i pareri riguardanti gli ATF, si ritiene necessario evidenziare l'ambito entro cui sono iscritte le competenze di questo Organo tecnico consultivo dello Stato, che riguarda unicamente l'esame della compiutezza procedimentale e quello del merito tecnico delle necessità variative sopravvenute, espresse dalle AdSP nel contesto dell'attività pianificatoria propria delle medesime.

Pertanto, il presente parere, reso ai sensi dell'articolo 5, comma 5, della Legge n. 84/1994, è circoscritto, esclusivamente, alle problematiche riguardanti la variazione di destinazione d'uso di una parte di infrastruttura esistente nell'ambito del porto di Genova, escludendo qualsivoglia collegamento, connessione od attinenza ad ogni altra questione concernente eventuali trasferimenti dall'ambito urbano a quello portuale di attività attualmente svolte da parte di operatori economici.

Parimenti estranee al presente parere sono le accessive questioni procedurali concessorie che possano riguardare i futuri utilizzi della infrastruttura portuale di cui si intende variare la destinazione d'uso. Difatti, sia le dinamiche delle interazioni città-porto, sia la gestione dei rapporti tra AdSP ed operatori economici, sono tematiche che esulano dalle competenze di questo Consesso.

Inoltre, dalla relazione urbanistica resa in atti, si desume che la motivazione della proposta di ATF, in esame, non consegue dalla necessità di soddisfare esigenze direttamente correlate con la funzionalità del porto in quanto tale, bensì con esigenze correlate a questioni ambientali, urbanistiche e trasportistiche del Comune di Genova.

Tale logica, in cui si inquadra la proposta di ATF, è chiaramente desumibile dalla nota del 24.3.2021 della AdSP, di risposta ai chiarimenti richiesti, in cui si afferma quanto segue: *"L'ATF proposto pertanto, nell'inserire l'articolazione funzionale C5 negli ambiti S2 e S3 dell'area territoriale di Sampierdarena si pone non solo in coerenza con le scelte localizzative dello schema generale di Piano, che dedica l'area alla funzione commerciale ma risponde altresì nei termini sopra richiamati al superamento della dicotomia tra porto e città"*.

A riguardo la Sezione esprime il seguente avviso. Posto che la finalità ultima di un PRP (come anche delle connesse esigenze di variante) è quella di assicurare e regimentare il corretto svolgimento e lo sviluppo del traffico marittimo nell'ambito portuale – come confermato anche dai più recenti indirizzi giurisprudenziali – a mente del vigente quadro normativo del settore, le modifiche previste dall'ATF proposto non sono distoniche rispetto alle suddette finalità ed appaiono peraltro conferenti

con le ragioni funzionali ed economiche divisate dalla stessa AdSP; ovviamente fatti salvi il principio generale della salvaguardia degli interessi della collettività, nonché i vari aspetti di merito tecnico che sono affrontati nel prosieguo del presente parere.

Infine, quale ulteriore punto da evidenziare, si consideri che la previgente formulazione del comma 5 dell'art. 5 della L. n. 84/1994, per come disposta dal D.Lgs. 4.8.2016 n. 169, prevedeva che gli ATF, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, fossero adottati dal Comitato di gestione, acquisissero il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e, quindi, approvati dalla Regione nel cui territorio cade l'ubicazione del porto.

Nel 2020, con il D.L. n. 76 del 16.7.2020, è stata rimossa la clausola di approvazione degli ATF da parte delle Regioni e nel 2021 tale volontà abrogativa della approvazione da parte regionale è stata ribadita tramite il D.L. n. 121 del 10.9.2021

A riguardo la Sezione precisa che tutto quanto sopra non rileva ai fini della formazione del presente parere in quanto la volontà di semplificazione procedurale espressa dal legislatore nel 2020 e confermata nel 2021, non ha alcuna attinenza con la natura giuridica del parere reso dall'Organo tecnico consultivo, ciò in quanto la suddetta semplificazione riverbera i suoi effetti esclusivamente sulla funzione di amministrazione provvedimentale attiva.

2 – IL VIGENTE QUADRO NORMATIVO DI SETTORE

Chiariti i limiti del presente parere, la Sezione, sempre in via preliminare, ritiene altresì opportuno effettuare una sintesi di inquadramento dei punti essenziali della normativa di settore che sorregge la materia della pianificazione portuale.

A riguardo si richiama la vigente formulazione della legge 28 gennaio 1994 n. 84, recante *“Riordino della legislazione in materia portuale”*, la quale è stata modificata ed integrata dai numerosi provvedimenti legislativi intervenuti negli anni, di seguito elencati:

- decreto legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 novembre 2006 n. 286;
- decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006 n. 286;
- legge 27 dicembre 2006 n. 296;
- decreto legge 13 maggio 2011 n. 70, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011 n. 106;
- decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012 n. 27;
- decreto legge 12 settembre 2014 n. 133, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014 n. 164;
- decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;
- decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232;
- linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, del marzo 2017, pubblicate il 31 gennaio 2018;
- decreto legge 16 luglio 2020 n. 76, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020 n. 120;

- decreto legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021 n. 156;

In particolare, per quel che concerne la richiesta di parere ora in esame, va evidenziato che il testo dell'articolo 5 della suddetta legge n. 84/1994 è stato anch'esso, nel tempo, più volte emendato, modificato ed adeguato all'evoluzione ed alla riorganizzazione della materia sottesa.

Tra le modifiche e le novazioni più significative disposte nel corso degli anni dal legislatore, vanno ricordate la introduzione del concetto di "piano regolatore di sistema portuale" (D.Lgs. n. 169/2016) e la successiva definizione del "documento di pianificazione strategica di sistema" e dei piani regolatori di ciascun porto (D.Lgs. n. 232/2017).

Con le ultime modifiche introdotte dal decreto legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021 n. 156, si è inteso conferire un ulteriore, significativo impulso di razionalizzazione e semplificazione procedurale alla materia della programmazione strategica dell'intero comparto delle Autorità di sistema portuale (AdSP).

Difatti, per quel che concernono le questioni interessanti il presente parere, si osserva che con il suddetto provvedimento legislativo (D.L. n. 121/2021), ultimo in ordine temporale, è stata disposta una integrale riscrittura dei commi da 1 a 1-sexies, nonché del comma 5 dell'articolo 5 della legge fondamentale (L. n. 84/1994).

E' stata, significativamente, sostituita la intera rubrica dell'articolo 5 che ora recita: "*Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale*".

E' stato conferito un ruolo programmatorio strategico centrale al "Documento di programmazione strategica di sistema" (in seguito anche DPSS), non più documento di "*pianificazione*" strategica di sistema, il che ha consentito di eliminare il concetto di "Piano regolatore di sistema portuale" precedentemente introdotto.

Si osserva, inoltre, che a mente della novata stesura dell'articolo 5, il comma 1-bis stabilisce che il DPSS non è assoggettato alla procedura della VAS e che esso è adottato dal Comitato di gestione delle Autorità di sistema ed è approvato non più dalle regioni, ma dal Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

Per quel che riguarda l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di cui il porto di Genova fa parte, il DPSS è stato approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 180 del 10.6.2022.

Infine va ricordato che le modifiche appena sunteggiate, per effetto dell'articolo 4, comma 1-octies del citato decreto legge 121/2021, così come modificato dalla legge di conversione 9 novembre 2021 n. 156, si applicano ai DPSS approvati successivamente alla sua entrata in vigore, e vale a dire successivamente al 10 novembre 2021.

Pertanto, per quel che concerne la richiesta di parere sull'adeguamento tecnico funzionale ora in esame, il riferimento normativo di rango primario è costituito dall'articolo 5, comma 5 della legge n. 84/1994, nella sua attuale formulazione coordinata che testualmente recita:

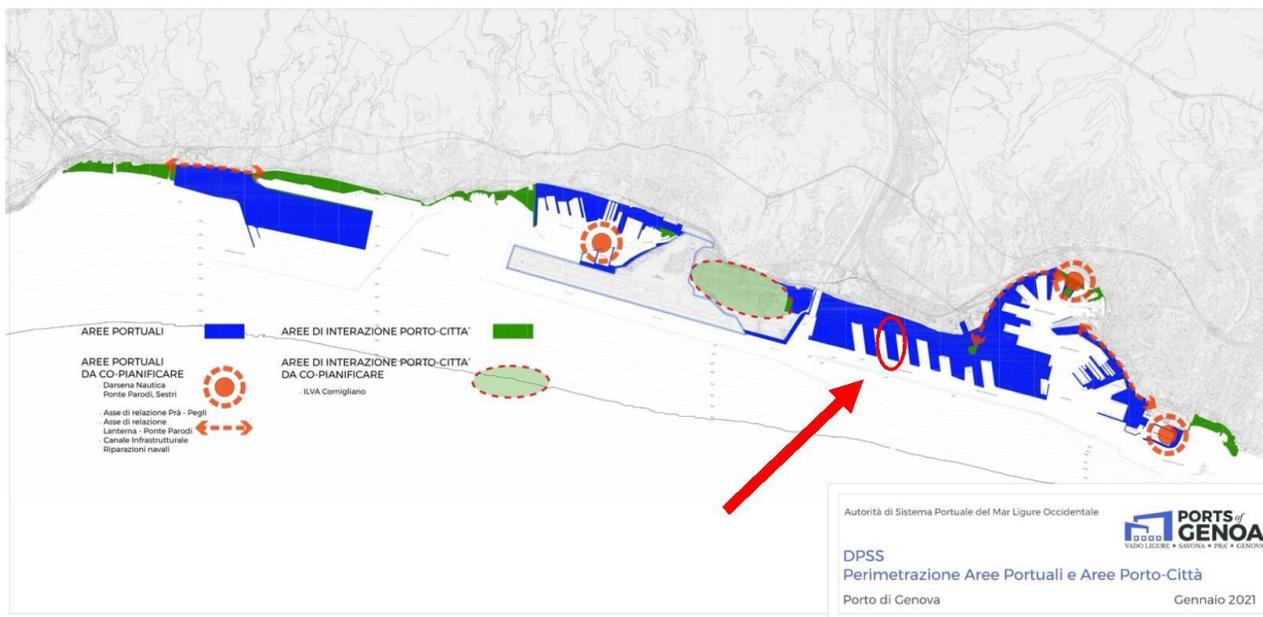
"5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema

portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente”.

3 – L’OGGETTO DELLA RICHIESTA DI PARERE

Per quanto concerne il porto di Genova, nella figura di seguito è riportata la perimetrazione dello stesso, così come definita dal DPSS adottato ed in corso di approvazione, recante l’indicazione dell’infrastruttura oggetto del cambiamento della destinazione d’uso.

Il piano regolatore portuale organizza l’articolazione del complesso infrastrutturale del porto



in aree territoriali, ambiti ed unità di intervento; le “Aree territoriali” accorpano gli “Ambiti” che a loro volta accorpano le “Unità di intervento”

1 - AREA TERRITORIALE VOLTRI E PRA'

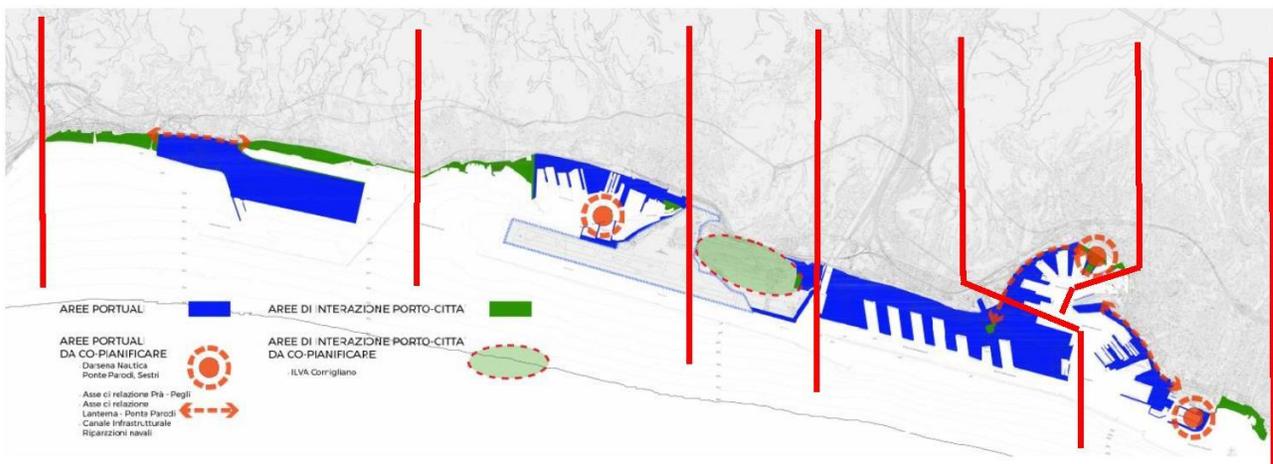
2 - AREA TERRITORIALE PEGLI MULTEDO E SESTRI

3 - AREA TERRITORIALE CORNIGLIANO AEROPORTO

4 - AREA TERRITORIALE SAMPIERDARENA

5 - AREA TERRITORIALE PORTO ANTICO

6 - AREA TERRITORIALE RIPARAZIONI NAVALI FIERAEPIAZZALE KENNEDY



aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 16/09/2022.0032709.E Copia conforme dell'originale sottoscritto digitalmente da BARATTONO PIERO Si attesta che la presente copia cartacea è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

La definizione degli ambiti e delle aree territoriali è riportata nella normativa di piano che, all'articolo 6, commi 1 e 2 recita:

1. Gli **ambiti** rappresentano il riferimento fondamentale per la specificazione localizzativa delle scelte del Piano Regolatore Portuale e per la definizione degli interventi ammissibili.
2. Gli ambiti sono accorpati in **aree territoriali**, al fine di evidenziare, ad una scala di rappresentazione grafica e descrittiva intermedia, gli obiettivi perseguiti e le connessioni funzionali degli interventi proposti nei diversi ambiti.

Dunque aree territoriali ed ambiti rappresentano un mezzo per la realizzazione degli obiettivi di piano e non un fine, essendo le finalità strategiche della pianificazione declinate dal PRP nella sua complessiva articolazione.

Va osservato che, nella sua visione strategica, lo schema generale del PRP ha attribuito all'area territoriale S «SAMPIERDARENA» una funzione eminentemente commerciale declinata, nei vari ambiti, da S1 a S7, in **funzioni caratterizzanti e funzioni ammesse**:

S1 - funzione caratterizzante: MS2 – viabilità portuale

funzioni ammesse: **C5 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse liquide: prodotti chimici**

altre funzioni ammesse: C7, SM,SG,SC,SE1, SN3, MF, P1, P2, VD,VP

S2 - funzione caratterizzante: C1 – operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio contenitori

funzioni ammesse: C2

S3 - funzione caratterizzante: C2 – operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali

funzioni ammesse: C1, C3

S4 - funzione caratterizzante: IT – impianti tecnologici

funzioni ammesse: -----

S5 - funzione caratterizzante: C3 – operazioni portuali relative alle rinfuse solide: prodotti non alimentari

funzioni ammesse: -----

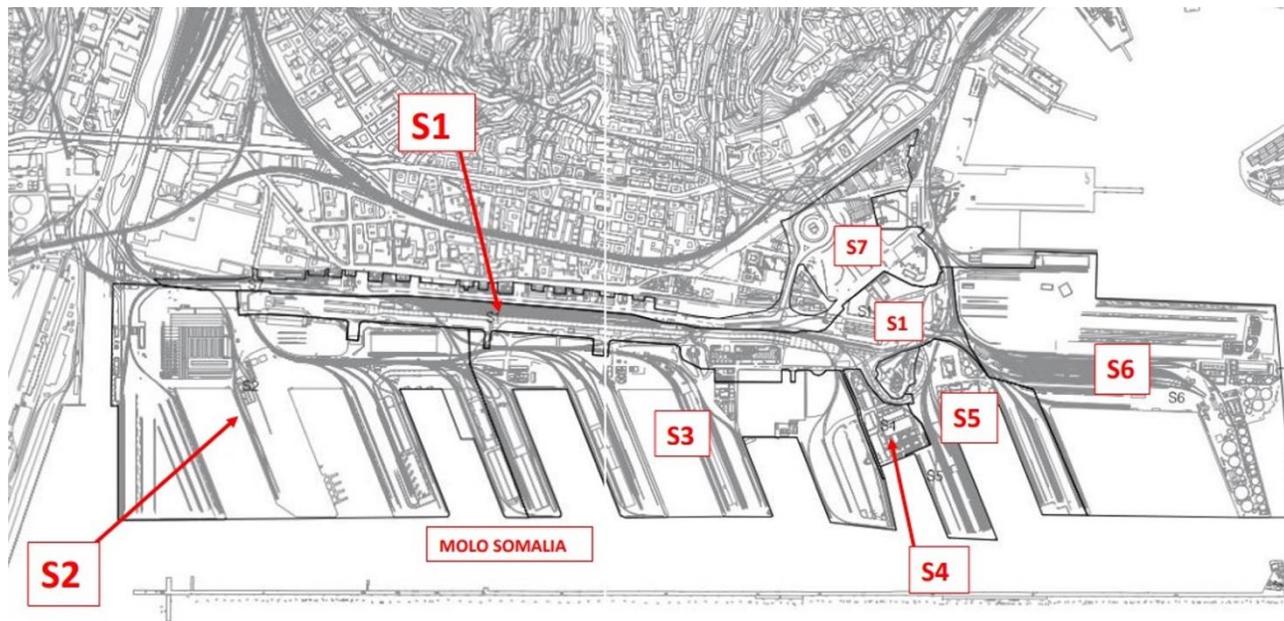
S6 - funzione caratterizzante: C1 – operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio contenitori

funzioni ammesse: **C5 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse liquide: prodotti chimici**

altre funzioni ammesse: C2, SN1, C4, C6

S7 - funzione caratterizzante: MS1 – mobilità urbana

funzioni ammesse: U, S, C7, MS2



Gli “AMBITI” accorpatis nella “AREA TERRITORIALE” di Sampierdarena

A tale riguardo, si rileva che il Comitato di gestione dell’AdSP con delibera del 15.12.2021 ha adottato una proposta di ATF relativa agli ambiti S2 ed S3 dell’area territoriale “S-Sampierdarena” del vigente Piano regolatore portuale di Genova.

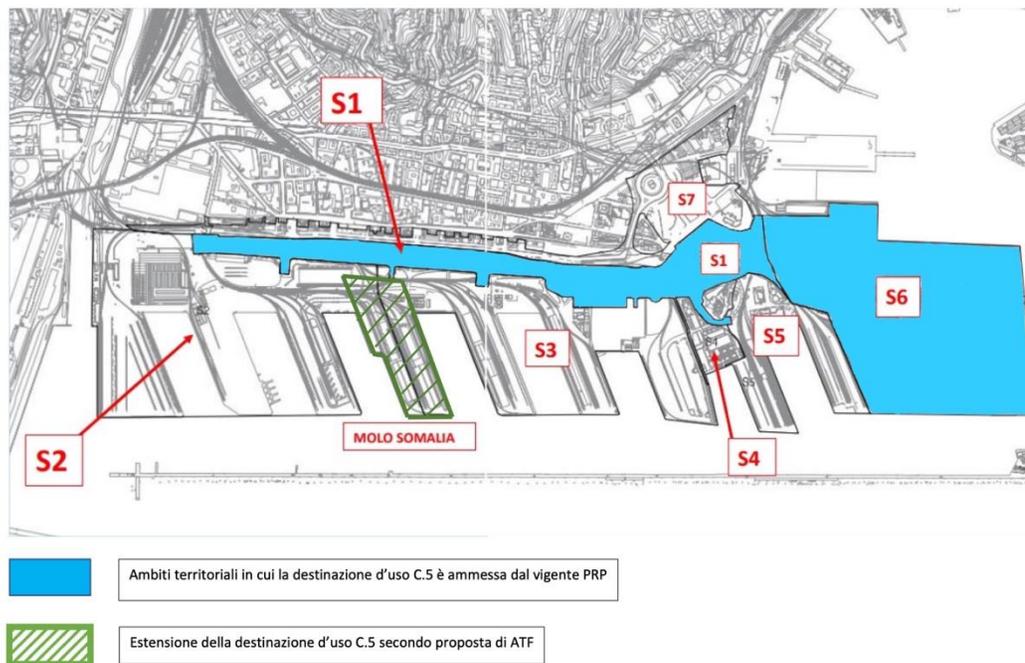
Tale proposta va a modificare le schede tecniche relative agli ambiti S2 e S3 dell’area territoriale di Sampierdarena del vigente PRP inserendo, in aggiunta alle articolazioni funzionali già presenti, l’articolazione funzionale C5 che riguarda le “Operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse liquide: prodotti chimici”, secondo la declinazione resa dall’art. 7, punto 2 delle Norme tecniche del vigente PRP.

Nello specifico, tale articolazione va ad integrare:

- per quanto concerne l’ambito S2 le articolazioni funzionali C1 (relativa a movimentazione e stoccaggio contenitori) e C2 (relativa a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali);
- per quanto concerne l’ambito S3, le articolazioni funzionali C1 (relativa a movimentazione e stoccaggio contenitori), C2 (relativa a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali), e C3 (relativa a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti non alimentari, ammessa per il solo sporgente di Ponte Ex Idroscalo).

Queste variazioni di destinazioni d’uso proposte sono più efficacemente rese intelleggibili dalla rappresentazione grafica di cui alla figura sottostante:

AREA TERRITORIALE S - SAMPIERDARENA



La sintesi quantitativa, riferita all'evidenza grafica di cui sopra, mostra che la consistenza delle variazioni proposte, in termini di incrementi assoluti e percentuali delle superfici del sedime portuale, comporta:

la superficie complessiva ammessa per la famiglia delle funzioni commerciali raggruppate sub C ammonta a circa 3.231.500 mq;

la superficie totale dell'area territoriale di Sampierdarena è pari a circa 1.675.000 mq;

la funzione C5 attualmente ammessa per i soli ambiti S1 ed S6, interessa una superficie di 243.300 mq + 519.800 mq = 763.100 mq;

l'estensione della funzione C5 prevista dalla proposta di ATF in una porzione degli ambiti S2 ed S3 ammonta a circa 32.400 mq + 53.300 mq = 85.700 mq;

Come si può desumere la proposta variativa comporta un **incremento dell'11,2%** delle superfici infrastrutturali attualmente ammesse a C5 ed un **incremento del 5%** nell'ambito della intera famiglia delle funzioni commerciali attualmente previste.

4 – IL PARERE: LE ANALISI DI MERITO E LE PRESCRIZIONI

Analisi delle correlazioni tra la proposta di ATF e le linee guida del 2017.

A riguardo va rilevato, preliminarmente, che le Linee guida del 2017 costituiscono il riferimento che definisce il perimetro entro cui declinare i criteri per la "riconoscibilità" e la ammissibilità all'iter procedimentale della fattispecie dell'adeguamento tecnico-funzionale, in attuazione del dettato normativo di rango primario di sopra riportato, cioè l'articolo 5, comma 5 della L. n. 84/1994.

Gli indirizzi metodologici e procedurali informativi delle Linee guida prendono le mosse dal quadro normativo innanzi richiamato, il quale prescrive che i DPSS delle Autorità di sistema portuale devono essere redatti in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli

orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (art. 5, comma 1 della legge n. 84/94 e ss.mm.ii.).

I piani regolatori portuali dei singoli porti amministrati dalle AdSP disegnano e specificano l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali individuate dal DPSS e sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, del DPSS, nonché in conformità alle Linee guida in parola

I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione (art. 5, commi 1-ter e 2 della legge n. 84/94 e ss.mm.ii.).

Le Linee Guida in parola forniscono un contributo fondamentale nel consolidare un modello di "piano strutturale" per il PRP il quale *"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"* (vedasi parere n. 93 reso dalla Assemblea Generale nella adunanza del 9.10.2009).

Il punto III.5 delle Linee Guida definisce l'iter procedimentale per la individuazione ed il riconoscimento della fattispecie dell'adeguamento tecnico-funzionale, definendone gli indefettibili requisiti in termini di:

- a) non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti**
- b) fattibilità e non rilevanza ambientale (ai fini del procedimento di VIA)**

A riguardo, richiamando quanto già in precedenza rappresentato, si espongono le seguenti ulteriori considerazioni.

a) non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti

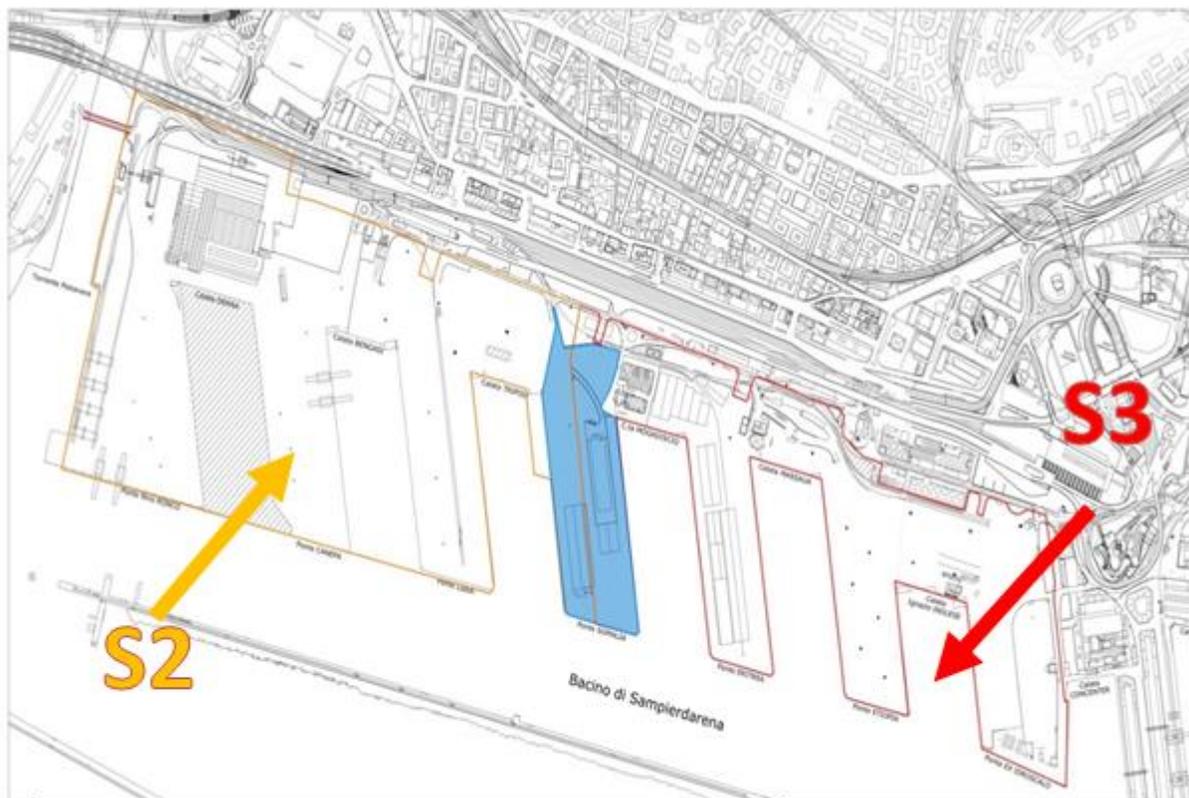
Per quel che riguarda la proposta di ATF in esame, si può affermare che trattasi di una modifica non sostanziale della caratterizzazione funzionale dell'intera area portuale interessata, in quanto introduce funzioni compatibili con quelle già esistenti nella medesima area portuale

Come già riportato in precedenza, la proposta di ATF va a modificare le schede tecniche relative agli ambiti S2 e S3 dell'area territoriale di Sampierdarena del vigente PRP inserendo, in aggiunta alle articolazioni funzionali già presenti, l'articolazione funzionale C5 che riguarda le "Operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse liquide: prodotti chimici", secondo la declinazione resa dall'art. 7, punto 2 delle Norme tecniche del vigente PRP.

Il che tradotto nella più immediata intellegibilità di una rappresentazione grafica, viene riportato nella figura sottostante:

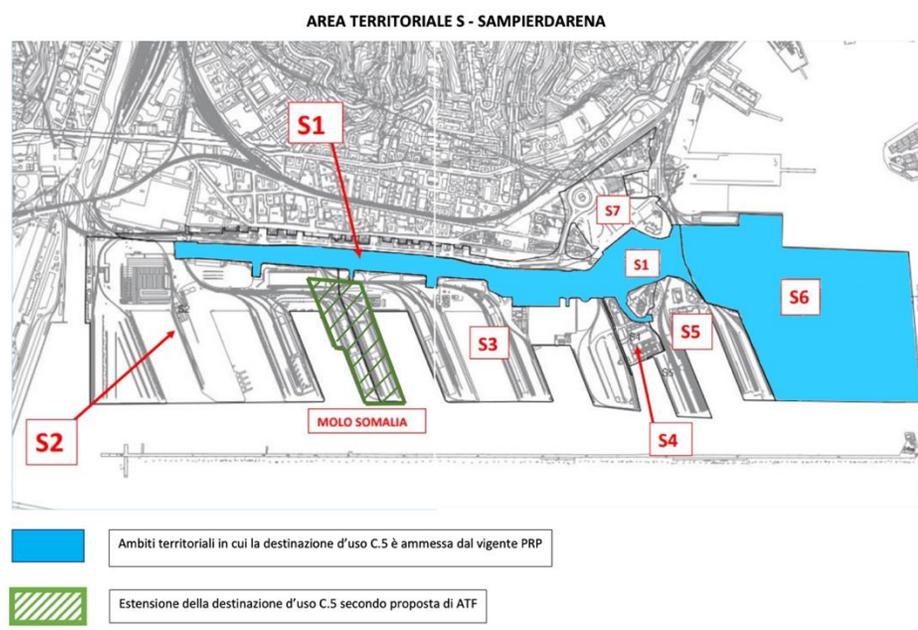


aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 16/09/2022.00322709.E Copia conforme dell'originale sottoscritto digitalmente da BARRATTONO PIERRO Si attesta che la presente copia cartacea è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale



AREA TERRITORIALE DI SAMPIERDARENA - AMBITI S2 ED S3

Come evidenzia la rappresentazione grafica di seguito, secondo quanto in precedenza già riferito, l'ampliamento della superficie per cui è proposto il cambio di destinazione d'uso è pari a circa l'11,2% rispetto a quanto attualmente previsto dal vigente PRP:



b) fattibilità e non rilevanza ambientale

A tale riguardo in atti è rinvenibile uno studio commissionato dalla AdSP proponente l'ATF secondo il quale le modifiche proposte non comportano un incremento del carico ambientale rispetto a quello derivante dalle attività ad oggi consentite e previste nei medesimi ambiti.

In tale studio, sui cui aspetti di merito tecnico viene riferito nel seguito, viene evidenziato che:

- il carico pertinente all'accessibilità risulta in diminuzione;
- la dinamica dei carichi relativi alle matrici ambientali diverse dal quadro emissivo risulta complessivamente stabile;
- l'impatto in termini emissivi dell'inserimento dell'articolazione funzionale in oggetto risulta inferiore rispetto a quello determinato dalle attività esistenti già previste da piano e anche valutando l'apporto in termini emissivi dei tre ponti Etiopia, Eritrea e Somalia (in coerenza con quanto previsto dal SIA del PRP 2001), il carico ambientale non risulta superiore rispetto alle previsioni di PRP, a condizione che siano realizzati gli interventi di elettrificazione delle banchine in questione; a tale proposito viene fatto presente che l'elettrificazione delle banchine di Ponte Somalia è prevista nell'istanza presentata, mentre l'elettrificazione di Ponte Etiopia è prevista nel piano di impresa approvato dall'Ente con delibera 35/2/2016 del 5 settembre 2016 e allegato all'atto di concessione demaniale marittima ex art. 18 l. 84/94 Rep. N. 28 e REG 2/2018 del 12 marzo 2018;
- l'aumento indicato per il carico legato ai fattori di rischio deriva dall'inserimento stesso della nuova funzione C5, sebbene le analisi svolte rilevino la compatibilità dell'attività con il contesto. Lo studio nel paragrafo "Compatibilità con l'elaborato RIR del Comune di Genova", con riferimento all'inserimento della nuova articolazione funzionale riporta che "per quanto analizzato, non si rileva alcun ulteriore significativo carico ambientale rispetto a quanto attualmente in essere in attuazione del PRP vigente".

GLI ASPETTI DI MERITO

Su tali aspetti la Sezione si è già espressa con il voto n. 10/2022 del 29 marzo 2022, emesso sulla base della documentazione allora resa disponibile da parte della AdSP.

Di seguito si riporta il testo di uno stralcio significativo del suddetto parere:

Aspetti urbanistici ed ambientali

In relazione alle possibili implicazioni di ordine ambientale connesse alla proposta di ATF, si ritiene necessario, anche in ordine alle implicazioni procedurali sottostanti, integrare gli atti con la redazione di un Rapporto Ambientale che valorizzi ed approfondisca il quadro conoscitivo tecnico-scientifico già maturato da parte della AdSP.

Aspetti geotecnici e strutturali

Nella proposta tecnica si riscontra il riferimento agli aspetti strutturali nella relazione "Valutazioni di sicurezza per delocalizzazione Superba su Ponte Somalia":

Fermo restando che dovranno essere effettuate tutte le prove geotecniche e le analisi strutturali necessarie, non si rilevano in atti i riferimenti agli approfondimenti necessari per una adeguata progettazione antisismica. Il rischio sismico, infatti, è un aspetto fondamentale della sicurezza poiché

i danni dovuti alle azioni sismiche possono comportare anche danni indiretti (fuoriuscita di sostanze, incendi, ecc...) che sono stati individuati invece come aspetti fondamentali.

Pertanto, in sede di sviluppo progettuale sarà necessario procedere con adeguate indagini geotecniche che consentano di valutare gli effetti di sito sulle azioni sismiche e definire la classe d'uso delle strutture/infrastrutture.

Aspetti connessi con la sicurezza aeroportuale e con l'accessibilità terrestre

Riguardo a questi aspetti, le problematiche connesse con la proposta del cambio di destinazione d'uso devono necessariamente tenere in debita considerazione la circostanza per cui gli ambiti territoriali S2 ed S3, come riportato nella sottostante figura, sono lambiti dalla zona di rispetto del vincolo aeroportuale. Ciò indipendentemente dalla procedura che si intenda adottare per formalizzare tale cambio.



Vincolo aeroportuale afferente agli Ambiti S2 ed S3

La richiesta di adeguamento tecnico funzionale all'esame è connessa alla possibile delocalizzazione nell'ambito portuale di Genova dei Depositi per prodotti chimici e petrochimici di Multedo, ed è finalizzata a consentire, negli ambiti S2 e S3 del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova, le "operazioni portuali relative alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici".

In relazione alla proposta rilocalizzazione, si evidenzia in particolare un aspetto critico riguardante la presenza di un vincolo aeroportuale, legato alla sicurezza della navigazione aerea, in ragione della prossimità dell'area con l'aeroporto di Genova.

L'art. 707 del Codice della Navigazione prevede infatti che, al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individui le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisca le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea e ai potenziali pericoli per la stessa. Conseguentemente, gli Enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione e al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC. Ne consegue che, nelle direzioni di atterraggio e decollo, possono essere autorizzate solo opere o attività compatibili con gli appositi Piani di Rischio aeroportuale.

Nel caso in trattazione, dall'applicazione della su richiamata regolamentazione e dalla definizione del Piano di Rischio discende che, il settore più meridionale dell'ambito di prevista delocalizzazione dei depositi chimici, rientra nella "zona di tutela C". in tale zona, secondo le limitazioni stabilite dall'ENAC in applicazione del citato art. 707, «vanno evitati: insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.; costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale».

Secondo quanto riportato nella documentazione all'esame, all'interno dell'area di sovrapposizione tra l'ambito di delocalizzazione e la zona di tutela aeroportuale, il progetto prevede la realizzazione di 10 serbatoi di categoria "no inf" da 1450 m³, e 7 serbatoi di categoria "no inf" da 3000 m³; da ciò si deduce, a giudizio del Proponente, che «le tipologie di serbatoi previste all'interno della zona di tutela aeroportuale C risultano compatibili con la disciplina del Piano di Rischio Aeroportuale» (cfr. Relazione Carichi Ambientali).

A parere di questo Consesso, tuttavia, una tale interpretazione, ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione, potrebbe risultare riduttiva, poiché l'indicazione relativa alle "attività" da evitare, secondo il Piano di Rischio Aeroportuale, potrebbe non limitarsi alla sola presenza di serbatoi all'interno della zona di tutela, bensì riguardare tutto il complesso di impianti, strutture e predisposizioni necessari per la funzionalità del deposito, nonché la movimentazione dei materiali e le manovre a ciò dedicate. Le norme si riferiscono infatti ad "attività", e non a "installazioni", come si potrebbe più chiaramente indicare, se la tutela riguardasse solo la necessità di evitare la presenza "statica" di serbatoi contenenti materiali pericolosi.

Si ritiene pertanto necessario, sul punto, che l'Autorità proponente acquisisca il parere e il nulla osta dell'Enac, al quale, come Ente deputato alla tutela della sicurezza aeroportuale, compete l'interpretazione autentica delle indicazioni normative richiamate, nonché la valutazione riguardo alla corretta declinazione di tali norme da parte dell'AdSP.

Con riferimento al tema dell'accessibilità terrestre e dei collegamenti viari, si osserva che, pur considerando il beneficio connesso alla disponibilità di un raccordo ferroviario che interessa l'area di progetto, e che concorrerebbe alla movimentazione delle merci in ingresso e uscita dal Deposito, l'entità degli stoccaggi e delle operazioni previste risulta tale da indurre, comunque, un aggravio netto del traffico sul sistema della mobilità stradale nell'area portuale (con specifico riferimento ai collegamenti stradali prossimi ai varchi di accesso) e in altre aree della città a essa prossime o funzionali.

In relazione a ciò, ai fini della completa valutazione degli effetti prodotti, in termini di riduzione del livello di servizio offerto dagli elementi viari interessati e dei carichi ambientali conseguenti, si prescrive di eseguire uno studio di approfondimento, anche con l'ausilio di microsimulazioni di traffico e facendo riferimento anche agli scenari intermedi, ossia prima della completa realizzazione degli interventi previsti nel "Decreto Genova" (tra cui il collegamento diretto tra la viabilità di lungomare e la bretella di adduzione al casello dell'Aeroporto).

Ciò, al fine di avvalorare, in termini oggettivi e quantitativi, l'affermazione contenuta nella Relazione Carichi Ambientali, secondo cui: «In relazione al numero di spostamenti sopra individuati, si ritiene che il carico aggiuntivo sulla rete ordinaria indotto dal nuovo deposito per tutto l'arco della giornata media possa essere pienamente gestito dal sistema infrastrutturale stradale e in particolare dalla configurazione delle sezioni stradali lungo gli itinerari sopra individuati. L'entità dei flussi aggiuntivi stimati non risulta in grado di modificare o influenzare il grado di utilizzo e le performance trasportistiche attuali della rete stradale interessata, anche nelle ore di punta della giornata media».

Sicurezza della navigazione

In relazione agli aspetti che interessano la sicurezza della navigazione, ancorché non incidenti sulle valutazioni dell'A.T.F., si evidenzia che la Capitaneria di porto di Genova, qualora prosegua il percorso intrapreso, dovrà esprimere il proprio parere nell'ambito della progettualità dell'opera, che verterà sulle seguenti tematiche:

a) necessità di approfondire gli aspetti tecnico nautici in relazione alle caratteristiche delle navi che scaleranno il nuovo terminal, sia per gli aspetti legati alla manovra che alla sicurezza dell'ormeggio, dato che la documentazione presentata non contiene e/o è carente di elementi sufficienti per una compiuta valutazione, che potrà quindi essere esperita solo nel corso dello sviluppo del progetto;

b) necessità di una attenta valutazione circa le attività compatibili con la gestione dei depositi chimici, in relazione alla valutazione delle aree di danno nell'area oggetto degli interventi, nonché in quelle limitrofe (terminal confinanti e naviglio ivi destinato, ecc.);

c) necessità di approfondire:

- la possibilità di utilizzare l'accosto di ponte Somalia ponente/calata Tripoli levante da parte di traffici differenti;

- il corretto posizionamento della nave chimichiera nell'accosto proposto, in relazione alla sicurezza e tenuta degli ormeggi ed in relazione all'interferenza con il traffico in transito nel canale di Sampierdarena;

- la definizione delle dimensioni e caratteristiche del naviglio massimo ammissibile, a seguito delle simulazioni di manovra da effettuarsi presso un centro di simulazioni navali "real-time" accreditato, in relazione alla progettualità di dettaglio che sarà sviluppata;

d) moto ondoso residuo interno porto: in relazione al progetto della nuova diga del porto di Genova, si ritiene necessario prevedere un approfondimento per quanto concerne gli effetti del moto ondoso residuo che si genererà all'interno del porto e delle aree interessate dalla progettualità inerente i depositi chimici sulla tenuta degli ormeggi, tale da fornire preliminare evidenza di eventuali criticità emerse dalle singole mooring analysis, e ciò anche per quanto concerne il regolare

svolgimento delle operazioni commerciali. Tali informazioni si ritengono particolarmente utili ai fini delle valutazioni dell'ASPMALO e dei Terminalisti, figure responsabili a vario titolo della sicurezza delle operazioni portuali.

e) l'Ordinanza n. 32/2001 della Capitaneria di Porto vieta ad oggi l'accesso nell'area in questione a navi che trasportano prodotti con punto di infiammabilità inferiore a 61°. Tale disposizione è connessa con lo sviluppo dei traffici previsti al momento dell'emanazione della stessa, le previsioni del PRP in atto e la conformazione delle infrastrutture portuali attuali del porto di Genova. Ciò premesso, nel corso del Comitato di Gestione del 15/12/2021 è stato chiaramente evidenziato dalla capitaneria di Porto che tale previsione dovrà essere oggetto di specifico approfondimento ed istruttoria con il coinvolgimento anche degli organi tecnici competenti, sulla base della progettazione di dettaglio. Va da sé che la destinazione dell'area ad un impianto di tale tipologia, potrebbe anche suggerire, al termine della predetta istruttoria e realizzazione dell'opera, l'adozione di un regolamento specifico per gli aspetti inerenti alla sicurezza della navigazione, simile al regolamento di sicurezza portuale già in essere nel porto petroli di Multedo.

Maritime security.

In relazione agli aspetti che interessano la maritime security, ancorché non direttamente incidenti sulle valutazioni dell'A.T.F., si evidenzia che la Capitaneria di porto di Genova, qualora prosegua il percorso intrapreso, in qualità di "Autorità Designata" alla maritime security nonché "Autorità di Sicurezza del Porto", dovrà seguire e vigilare il rispetto delle disposizioni di maritime security di cui al D.lgs 203/2007 ed al Reg. CE 725/2004, sia durante lo svolgimento dei lavori che a regime, con i dovuti aggiornamenti delle valutazioni dei rischi e dei piani di sicurezza, tenuto conto che l'area di intervento risulta ad oggi occupata da due port facility: Terminal Forest e Terminal San Giorgio. Al riguardo, dovrà essere valutato anche l'aggiornamento dei confini portuali e dei varchi, anche in considerazione del potenziamento del trasporto ferroviario.

Viabilità.

In relazione agli aspetti che interessano la viabilità portuale, ancorché non direttamente incidenti sulle valutazioni dell'A.T.F., si evidenzia che il trasferimento c/o il Ponte Somalia dei depositi di prodotti chimici comporterà un netto aumento del numero di autocisterne che si muoveranno in uscita e in ingresso nel porto di Genova, andando quindi ad appesantire la viabilità portuale (nuovo traffico di prodotti chimici in autocisterna). Per tale motivo, si suggerisce (ex. Legge 84/1994, D.Lvo 272/1999 e D.Lvo 81/2008) una rivalutazione da parte dell'AdSP della viabilità portuale interessata, tale da confermare o meno la sua destinazione (viabilità operativa) e procedere, sempre a cura della competente AdSP, all'eventuale collegata emanazione di un nuovo documento atto a regolamentare, ex novo, il traffico viabilistico interno porto.

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

PARERE

che la proposta di Adeguamento tecnico-funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale del porto di Genova, relativa agli ambiti S2 e S3, debba essere oggetto di approfondimento alla luce di quanto espresso nei considerati che precedono, per essere successivamente ripresentata al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza."

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nel prendere atto del summenzionato parere, con nota prot. n. 16015 in data 10.5.2022, ha trasmesso alcuni atti integrativi e chiarimenti in merito alle prescrizioni precedentemente formulate da questa Sezione.

Il testo integrale della suddetta nota è il seguente:

“In relazione alle richieste di chiarimenti pervenute sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale indicata in oggetto, si riporta di seguito per ciascun “aspetto” un breve riassunto delle valutazioni di codesto spett.le CSLLPP e delle conseguenti iniziative assunte, o che saranno assunte, secondo tempistiche e modalità indicate nel Vostro Parere, da parte di AdSP:

Aspetti urbanistici ed ambientali

CSLLPP: In relazione alle possibili implicazioni di ordine ambientale connesse alla proposta di ATF, si ritiene necessario, anche in ordine alle implicazioni procedurali sottostanti, integrare gli atti con la redazione di un Rapporto Ambientale che valorizzi ed approfondisca il quadro conoscitivo tecnico-scientifico già maturato da parte della AdSP.

*AdSP ha redatto un Rapporto Ambientale a valorizzazione e approfondimento del quadro conoscitivo tecnico scientifico già maturato (**Allegato 1**).*

Aspetti geotecnici e strutturali

CSLLPP Nella proposta tecnica si riscontra il riferimento agli aspetti strutturali nella relazione “Valutazioni di sicurezza per delocalizzazione Superba su Ponte Somalia”:

Fermo restando che dovranno essere effettuate tutte le prove geotecniche e le analisi strutturali necessarie, non si rilevano in atti i riferimenti agli approfondimenti necessari per una adeguata progettazione antisismica. Il rischio sismico, infatti, è un aspetto fondamentale della sicurezza poiché i danni dovuti alle azioni sismiche possono comportare anche danni indiretti (fuoriuscita di sostanze, incendi, ecc...) che sono stati individuati invece come aspetti fondamentali.

Pertanto, in sede di sviluppo progettuale sarà necessario procedere con adeguate indagini geotecniche che consentano di valutare gli effetti di sito sulle azioni sismiche e definire la classe d'uso delle strutture/infrastrutture.

AdSP: Nel concordare con la valutazione formulata da Codesto Spett.le CSLLPP, e sulle tempistiche ivi indicate, in occasione del futuro sviluppo progettuale nel primo grado di progettazione che consenta di valutare e affrontare la problematica rappresentata, si procederà ad adeguate indagini geotecniche che consentiranno di valutare gli effetti di sito sulle azioni sismiche e definire la classe d'uso delle strutture/infrastrutture.

Aspetti connessi con la sicurezza aeroportuale

CSLLPP: Riguardo a questi aspetti, le problematiche connesse con la proposta del cambio di destinazione d'uso devono necessariamente tenere in debita considerazione la circostanza per cui gli ambiti territoriali S2 ed S3, come riportato nella sottostante figura, sono lambiti dalla zona di rispetto del vincolo aeroportuale. Ciò indipendentemente dalla procedura che si intenda adottare per formalizzare tale cambio.

La richiesta di adeguamento tecnico funzionale all'esame è connessa alla possibile delocalizzazione nell'ambito portuale di Genova dei Depositi per prodotti chimici e petrochimici di Multedo, ed è

finalizzata a consentire, negli ambiti S2 e S3 del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova, le “operazioni portuali relative alla movimentazione e allo stoccaggio dei prodotti chimici”.

In relazione alla proposta rilocalizzazione, si evidenzia in particolare un aspetto critico riguardante la presenza di un vincolo aeroportuale, legato alla sicurezza della navigazione aerea, in ragione della prossimità dell’area con l’aeroporto di Genova.

L’art. 707 del Codice della Navigazione prevede infatti che, al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l’ENAC individui le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisca le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea e ai potenziali pericoli per la stessa. Conseguentemente, gli Enti locali, nell’esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione e al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell’ENAC. Ne consegue che, nelle direzioni di atterraggio e decollo, possono essere autorizzate solo opere o attività compatibili con gli appositi Piani di Rischio aeroportuale.

Nel caso in trattazione, dall’applicazione della su richiamata regolamentazione e dalla definizione del Piano di Rischio discende che, il settore più meridionale dell’ambito di prevista delocalizzazione dei depositi chimici, rientra nella “zona di tutela C”. in tale zona, secondo le limitazioni stabilite dall’ENAC in applicazione del citato art. 707, «vanno evitati: insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.; costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale».

Secondo quanto riportato nella documentazione all’esame, all’interno dell’area di sovrapposizione tra l’ambito di delocalizzazione e la zona di tutela aeroportuale, il progetto prevede la realizzazione di 10 serbatoi di categoria “no inf” da 1450 m³, e 7 serbatoi di categoria “no inf” da 3000 m³; da ciò si deduce, a giudizio del Proponente, che «le tipologie di serbatoi previste all’interno della zona di tutela aeroportuale C risultano compatibili con la disciplina del Piano di Rischio Aeroportuale» (cfr. Relazione Carichi Ambientali).

A parere di questo Consesso, tuttavia, una tale interpretazione, ai sensi dell’art. 707 del Codice della Navigazione, potrebbe risultare riduttiva, poiché l’indicazione relativa alle “attività” da evitare, secondo il Piano di Rischio Aeroportuale, potrebbe non limitarsi alla sola presenza di serbatoi all’interno della zona di tutela, bensì riguardare tutto il complesso di impianti, strutture e predisposizioni necessari per la funzionalità del deposito, nonché la movimentazione dei materiali e le manovre a ciò dedicate. Le norme si riferiscono infatti ad “attività”, e non a “installazioni”, come si potrebbe più chiaramente indicare, se la tutela riguardasse solo la necessità di evitare la presenza “statica” di serbatoi contenenti materiali pericolosi.

Si ritiene pertanto necessario, sul punto, che l’Autorità proponente acquisisca il parere e il nulla osta dell’Enac, al quale, come Ente deputato alla tutela della sicurezza aeroportuale, compete l’interpretazione autentica delle indicazioni normative richiamate, nonché la valutazione riguardo alla corretta declinazione di tali norme da parte dell’AdSP.

AdSP: Ad integrazione della nota precedentemente allegata agli atti identificata da numero di Prot. Int. 4777 del 15.02.2022 (**Allegato 2**) dove si esponeva in ordine cronologico e sequenziale i diversi e successivi principali provvedimenti pianificatori e, conseguenti iniziative attraverso i quali si è

pervenuti ad individuare la localizzazione dei depositi costieri all'interno del Porto di Genova in Ponte Somalia, in data 14 marzo 2022 si è tenuta una web conference con i vertici di ENAC per ripercorrere il percorso di ricollocazione dei depositi e condividere la linea metodologica operativa. In particolare, ci si è soffermati sulle evoluzioni del progetto e sulla scelta dell'individuazione del Ponte Somalia a causa delle problematiche riscontrate sul Terminal Messina (zona ricadente all'interno della area di tutela B).

Poiché il Ponte Somalia ricade parzialmente in una area di rispetto C per parte della testata della banchina, la configurazione del nuovo deposito ha specificatamente prestato attenzione al layout impiantistico prevedendo, all'interno delle aree di tutela "solamente serbatoi che non conterranno prodotti classificati come infiammabili o come pericolosi per l'ambiente. Con tale accorgimento, infatti, l'insediamento rientrante nella fascia di rischio aeroportuale di tipo C non risulterà un'attività a rischio incendio, esplosione o danno ambientale." In sostanza l'attività sarà sempre quella di stoccaggio e movimentazione di prodotti liquidi, ma non rientranti fra quelli ricadenti nella normativa della legge Seveso. Più precisamente in tale settore saranno ubicati:

- N. 4 serbatoi da 100 mc/cad aventi altezza max di 6 m
- N. 10 serbatoi da 1450 mc/cad aventi altezza max di 12 m
- N. 7 serbatoi da 3000 mc/cad aventi altezza max di 12 m

con relative strutture fisse di movimentazione (pompe, tubazioni su pipe-rack metallici, ecc).

Pertanto, nell'area suddetta non saranno stoccate o movimentate sostanze infiammabili, ma solamente sostanze di altra natura, quali ad esempio: soda caustica, glicerina, plastificanti, alcoli plastificanti, ammine, polioli, fertilizzanti liquidi, linear alchil benzoli, alcoli etossilati, alchilati, paraffine e derivati, oli e basi lubrificanti, ligninsulfonato, acidi grassi, potassa caustica, additivi liquidi per mangimi, lattice di gomma, acido fosforico, acido solforico.

Prevedendo la zona di tutela C, non solo una prescrizione sullo stoccaggio, ma anche sulla movimentazione di tali prodotti, si ribadisce che la chimichiera, con una lunghezza pari a circa 150 metri, accosterà sulla banchina del Ponte Somalia che interessa una lunghezza totale pari a circa 400 metri movimentando i prodotti al di fuori da tale fascia. All'interno della zona di tutela C non saranno perciò né stoccati né movimentati prodotti classificati come infiammabili o come pericolosi per l'ambiente. Si precisa infine che l'autorizzazione da rilasciarsi da parte di ENAC sarà acquisita nell'ambito della procedura approvativa del progetto definitivo che conterrà tutti gli elementi di valutazione necessari a tal fine, come peraltro discusso con ENAC in occasione degli incontri già intercorsi anche alla presenza dei rappresentanti del Comune di Genova; e ciò nel rispetto delle previsioni normative in materia, anche in considerazione del fatto che nell'attuale fase la valutazione attiene a profili essenzialmente urbanistici.

Aspetti connessi con l'accessibilità terrestre (ferroviaria e stradale)

CSLLPP: Con riferimento al tema dell'accessibilità terrestre e dei collegamenti viari, si osserva che, pur considerando il beneficio connesso alla disponibilità di un raccordo ferroviario che interessa l'area di progetto, e che concorrerebbe alla movimentazione delle merci in ingresso e uscita dal Deposito, l'entità degli stoccaggi e delle operazioni previste risulta tale da indurre, comunque, un aggravio netto del traffico sul sistema della mobilità stradale nell'area portuale (con specifico

riferimento ai collegamenti stradali prossimi ai varchi di accesso) e in altre aree della città a essa prossime o funzionali.

In relazione a ciò, ai fini della completa valutazione degli effetti prodotti, in termini di riduzione del livello di servizio offerto dagli elementi viari interessati e dei carichi ambientali conseguenti, si prescrive di eseguire uno studio di approfondimento, anche con l'ausilio di micro simulazioni di traffico e facendo riferimento anche agli scenari intermedi, ossia prima della completa realizzazione degli interventi previsti nel "Decreto Genova" (tra cui il collegamento diretto tra la viabilità di lungomare e la bretella di adduzione al casello dell'Aeroporto).

Ciò, al fine di avvalorare, in termini oggettivi e quantitativi, l'affermazione contenuta nella Relazione Carichi Ambientali, secondo cui: «In relazione al numero di spostamenti sopra individuati, si ritiene che il carico aggiuntivo sulla rete ordinaria indotto dal nuovo deposito per tutto l'arco della giornata media possa essere pienamente gestito dal sistema infrastrutturale stradale e in particolare dalla configurazione delle sezioni stradali lungo gli itinerari sopra individuati. L'entità dei flussi aggiuntivi stimati non risulta in grado di modificare o influenzare il grado di utilizzo e le performance trasportistiche attuali della rete stradale interessata, anche nelle ore di punta della giornata media».

AdSP: Si allega la documentazione (**Allegato 3 e Allegato 4**) dove si approfondiscono gli aspetti connessi con l'accessibilità terrestre (ferroviaria e stradale) nonché specifico studio di approfondimento tecnico in merito agli scenari di traffico. Si forniscono inoltre gli elementi progettuali del nuovo riassetto ferroviario portuale e adeguamento delle infrastrutture di Security del Porto di Genova.

La Capitaneria di Porto e l'AdSP dovranno aggiornare i confini portuali e i varchi, anche in considerazione del potenziamento del trasporto ferroviario. L'AdSP dovrà eseguire una rivalutazione della viabilità portuale interessata, tale da confermare o meno la sua destinazione (viabilità operativa) e dovrà emanare nuovo documento atto a regolamentare, ex novo, il traffico viabilistico interno al Porto.

Sicurezza della navigazione

CSLLPP: In relazione agli aspetti che interessano la sicurezza della navigazione, ancorché non incidenti sulle valutazioni dell'A.T.F., si evidenzia che la Capitaneria di porto di Genova, qualora prosegua il percorso intrapreso, dovrà esprimere il proprio parere nell'ambito della progettualità dell'opera, che verterà sulle seguenti tematiche:

- a) necessità di approfondire gli aspetti tecnico nautici in relazione alle caratteristiche delle navi che scaleranno il nuovo terminal, sia per gli aspetti legati alla manovra che alla sicurezza dell'ormeggio, dato che la documentazione presentata non contiene e/o è carente di elementi sufficienti per una compiuta valutazione, che potrà quindi essere esperita solo nel corso dello sviluppo del progetto;
- b) necessità di una attenta valutazione circa le attività compatibili con la gestione dei depositi chimici, in relazione alla valutazione delle aree di danno nell'area oggetto degli interventi, nonché in quelle limitrofe (terminal confinanti e naviglio ivi destinato, ecc.);
- c) necessità di approfondire:

- la possibilità di utilizzare l'accosto di ponte Somalia ponente/calata Tripoli levante da parte di traffici differenti;
- il corretto posizionamento della nave chimichiera nell'accosto proposto, in relazione alla sicurezza e tenuta degli ormeggi ed in relazione all'interferenza con il traffico in transito nel canale di Sampierdarena;
- la definizione delle dimensioni e caratteristiche del naviglio massimo ammissibile, a seguito delle simulazioni di manovra da effettuarsi presso un centro di simulazioni navali "real-time" accreditato, in relazione alla progettualità di dettaglio che sarà sviluppata;

- d) moto ondoso residuo interno porto: in relazione al progetto della nuova diga del porto di Genova, si ritiene necessario prevedere un approfondimento per quanto concerne gli effetti del moto ondoso residuo che si genererà all'interno del porto e delle aree interessate dalla progettualità inerente i depositi chimici sulla tenuta degli ormeggi, tale da fornire preliminare evidenza di eventuali criticità emerse dalle singole mooring analysis, e ciò anche per quanto concerne il regolare svolgimento delle operazioni commerciali. Tali informazioni si ritengono particolarmente utili ai fini delle valutazioni dell'ASPMALO e dei Terminalisti, figure responsabili a vario titolo della sicurezza delle operazioni portuali.
- e) l'Ordinanza n. 32/2001 della Capitaneria di Porto vieta ad oggi l'accesso nell'area in questione a navi che trasportano prodotti con punto di infiammabilità inferiore a 61°. Tale disposizione è connessa con lo sviluppo dei traffici previsti al momento dell'emanazione della stessa, le previsioni del PRP in atto e la conformazione delle infrastrutture portuali attuali del porto di Genova. Ciò premesso, nel corso del Comitato di Gestione del 15/12/2021 è stato chiaramente evidenziato dalla capitaneria di Porto che tale previsione dovrà essere oggetto di specifico approfondimento ed istruttoria con il coinvolgimento anche degli organi tecnici competenti, sulla base della progettazione di dettaglio. Va da sé che la destinazione dell'area ad un impianto di tale tipologia, potrebbe anche suggerire, al termine della predetta istruttoria e realizzazione dell'opera, l'adozione di un regolamento specifico per gli aspetti inerenti alla sicurezza della navigazione, simile al regolamento di sicurezza portuale già in essere nel porto petroli di Multedo.

Maritime security.

In relazione agli aspetti che interessano la maritime security, ancorché non direttamente incidenti sulle valutazioni dell'A.T.F., si evidenzia che la Capitaneria di porto di Genova, qualora prosegua il percorso intrapreso, in qualità di "Autorità Designata" alla maritime security nonché "Autorità di Sicurezza del Porto", dovrà seguire e vigilare il rispetto delle disposizioni di maritime security di cui al D.lgs 203/2007 ed al Reg. CE 725/2004, sia durante lo svolgimento dei lavori che a regime, con i dovuti aggiornamenti delle valutazioni dei rischi e dei piani di sicurezza, tenuto conto che l'area di intervento risulta ad oggi occupata da due port facility: Terminal Forest e Terminal San Giorgio. Al riguardo, dovrà essere valutato anche l'aggiornamento dei confini portuali e dei varchi, anche in considerazione del potenziamento del trasporto ferroviario.

Viabilità.

In relazione agli aspetti che interessano la viabilità portuale, ancorché non direttamente incidenti sulle valutazioni dell'A.T.F., si evidenzia che il trasferimento c/o il Ponte Somalia dei depositi di prodotti chimici comporterà un netto aumento del numero di autocisterne che si muoveranno in uscita e in ingresso nel porto di Genova, andando quindi ad appesantire la viabilità portuale (nuovo traffico di prodotti chimici in autocisterna). Per tale motivo, si suggerisce (ex. Legge 84/1994, D.Lvo 272/1999 e D.Lvo 81/2008) una rivalutazione da parte dell'AdSP della viabilità portuale interessata, tale da confermare o meno la sua destinazione (viabilità operativa) e procedere, sempre a cura della competente AdSP, all'eventuale collegata emanazione di un nuovo documento atto a regolamentare, ex novo, il traffico viabilistico interno porto.

AdSP: Si recepisce il suggerimento. Si rimanda tale approfondimento alla fase autorizzativa, fase in cui la Capitaneria di Porto dovrà esprimere il proprio parere nell'ambito della progettualità dell'opera, che verterà sulle seguenti tematiche: a) aspetti tecnico nautici in relazione alle caratteristiche delle navi, b) valutazione circa le attività compatibili con la gestione dei depositi chimici, in relazione alla valutazione delle aree di danno nell'area oggetto degli interventi, c) possibilità di utilizzare l'accosto di ponte Somalia ponente/calata Tripoli levante da parte di traffici differenti, corretto posizionamento della nave chimichiera nell'accosto proposto, definizione delle dimensioni e caratteristiche del naviglio massimo ammissibile

d) moto ondososo residuo interno porto.

La Capitaneria di Porto dovrà emanare e adottare specifico regolamento per gli aspetti inerenti alla sicurezza della navigazione, similare al regolamento di sicurezza portuale già in essere nel Porto Petroli di Genova Multedo.

La Capitaneria di Porto – sezione Maritime Security dovrà seguire e vigilare il rispetto delle disposizioni di sicurezza della navigazione (non direttamente incidenti sulla valutazione dell'ATF)."

In relazione a quanto riferito da parte di AdSP con la nota di sopra integralmente riportata, nel corso dell'esame istruttorio degli atti integrativi trasmessi, è stata rilevata la mancata acquisizione del parere ENAC concernente la tutela della sicurezza aeroportuale. Pertanto, si è provveduto a sollecitare l'AdSP ad acquisire quanto richiesto, per le motivazioni esplicitate nella nota prot. n. 5386 dell'1.6.2022 che si riporta testualmente:

“Con precedente nota prot. n. 1965 del 21.1.2022 codesta Autorità di sistema portuale ha formulato richiesta di parere sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale in oggetto.

Detta richiesta è stata sottoposta ad esame e parere della Seconda Sezione di questo Consiglio Superiore, competente per materia, la quale con voto interlocutorio n. 10/2022 reso nell'adunanza del 29.3.2022, oltre a formulare prescrizioni e raccomandazioni su taluni aspetti specifici, cui codesta Autorità di sistema dovrà adeguare la proposta trasmessa a questo Consesso prima di sottoporla agli ulteriori iter procedurali, ha altresì motivatamente espresso l'avviso che essa debba essere

oggetto di approfondimento da parte del proponente, coerentemente con quanto riportato nei considerato del parere suddetto.

Va evidenziato che tali approfondimenti, **concernenti gli aspetti urbanistici ed ambientali, nonché gli aspetti connessi con la sicurezza aeroportuale e con l'accessibilità terrestre**, sono da considerarsi dirimenti per la fattibilità della proposta variativa al vigente piano regolatore portuale e, pertanto, la emanazione del parere definitivo, fatte salve le prescrizioni già riferite ai restanti aspetti di merito, è stata subordinata alla elaborazione e trasmissione dei suddetti approfondimenti, per il cui merito si rimanda ai contenuti del parere interlocutorio di sopra citato.

In conseguenza di quanto richiamato nella precedente premessa, codesta Autorità di sistema portuale, con nota assunta agli atti di questo Consiglio superiore dei lavori pubblici al prot. n. 4747 in data 11.5.2022, in ottemperanza a quanto disposto dal parere n. 10/2002 del 29.3.2022, ha trasmesso documenti integrativi dall'Autorità stessa ritenuti utili ai fini della emanazione del parere definitivo sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale.

Nel corso dell'esame istruttorio dei suddetti atti integrativi resi disponibili, la Commissione relatrice ha riscontrato la mancata acquisizione di quanto richiesto a pag. 20, terzo capoverso del voto n. 10/2022, più volte citato, che espressamente riporta: "... Secondo quanto riportato nella documentazione all'esame, all'interno dell'area di sovrapposizione tra l'ambito di delocalizzazione e la zona di tutela aeroportuale, il progetto prevede la realizzazione di 10 serbatoi di categoria "no inf" da 1450 m3 , e 7 serbatoi di categoria "no inf" da 3000 m3 ; da ciò si deduce, a giudizio del Proponente, che «le tipologie di serbatoi previste all'interno della zona di tutela aeroportuale C risultano compatibili con la disciplina del Piano di Rischio Aeroportuale» (cfr. Relazione Carichi Ambientali).

A parere di questo Consesso, tuttavia, una tale interpretazione, ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione, potrebbe risultare riduttiva, poiché l'indicazione relativa alle "attività" da evitare, secondo il Piano di Rischio Aeroportuale, potrebbe non limitarsi alla sola presenza di serbatoi all'interno della zona di tutela, bensì riguardare tutto il complesso di impianti, strutture e predisposizioni necessari per la funzionalità del deposito, nonché la movimentazione dei materiali e le manovre a ciò dedicate. Le norme si riferiscono infatti ad "attività", e non a "installazioni", come si potrebbe più chiaramente indicare, se la tutela riguardasse solo la necessità di evitare la presenza "statica" di serbatoi contenenti materiali pericolosi.

Si ritiene pertanto necessario, sul punto, che l'Autorità proponente acquisisca il parere e il nulla osta dell'Enac, al quale, come Ente deputato alla tutela della sicurezza aeroportuale, compete l'interpretazione autentica delle indicazioni normative richiamate, nonché la valutazione riguardo alla corretta declinazione di tali norme da parte dell'AdSP".

Il parere dell'ENAC, si ripete, è da considerarsi sovraordinato e dirimente riguardo alla fattibilità della proposta variazione di destinazione d'uso dell'infrastruttura portuale denominata "Ponte Somalia" e, pertanto, fino alla acquisizione agli atti di questo Consesso di quanto sopra, i termini previsti dall'articolo 5, comma 5 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. si intendono interrotti.

Infine, in relazione alle ulteriori analisi ed agli approfondimenti concernenti gli aspetti urbanistici ed ambientali, si rappresenta che il Rapporto Ambientale trasmesso non riporta ancora alcuna analisi

del clima anemometrico locale che consenta di stimare il possibile trasferimento di fumi e contaminanti atmosferici nell'evenienza di rilascio degli stessi."

Conseguentemente l'AdSP ha provveduto ad inoltrare ad ENAC formale richiesta di parere sulla corretta interpretazione della vigente normativa di settore in relazione al caso di specie, con nota prot. n. 25241 del 15.7.2022 trasmessa per conoscenza anche a questo Consesso.

L'ENAC ha dato riscontro al Comune di Genova ed alla AdSP con una presa d'atto prot. n. 91807-P del 25.7.2022 che si riporta:

"Con nota prot. 59881 del 15.02 u.s. codesto Comune ha trasmesso l'informativa indicata in oggetto. A causa di un disguido interno la stessa è stata solo recentemente assegnata alla scrivente Direzione, competente in materia.

Si prende atto della dichiarazione espressa da codesto Comune in merito alla coerenza con il piano di rischio della nuova localizzazione dei Depositi Costieri a Ponte Somalia.

La nuova ubicazione infatti interessa marginalmente l'area di tutela C del piano di rischio. Sul tale area l'Amministrazione locale ha dichiarato che non sono presenti elementi di contrasto con la disciplina delle Zone di Tutela del Piano di Rischio Aeroportuale di Genova, precisando che il proponente prevede di installare serbatoi che non conterranno prodotti classificati come infiammabili o come pericolosi per l'ambiente."

Fatte salve le considerazioni preliminari innanzi espresse, nel prendere atto di quanto rappresentato ed integrato dalla AdSP circa gli aspetti geotecnici, strutturali, nonché circa la sicurezza della navigazione, per quel che concerne gli aspetti connessi con la sicurezza aeroportuale la Sezione ritiene di esprimere il seguente avviso.

Come innanzi riferito, una porzione a sud della infrastruttura oggetto di adeguamento tecnico funzionale (denominata Molo Somalia), ricade nella zona C di tutela aeroportuale in cui, secondo le limitazioni stabilite dall'ENAC non sono ammissibili, fra le altre, *"attività che possano creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale"*.

A riguardo il Comune di Genova, nella Determinazione Dirigenziale n. 168 del 19.11.2021, rileva che il sito portuale individuato ai fini dell'inserimento della funzione C5, non ricade in zone di osservazione per stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante, di cui alla variante al Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Genova, approvata con D.C.P. n. 39 del 18/6/2008 e vigente nell'ambito.

Pertanto con la suddetta Determinazione è stata valutata positivamente la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale, ritenendola coerente con il vigente Piano Urbanistico Comunale, *"anche tenuto conto di quanto affermato nella Relazione Urbanistica di Autorità di Sistema Portuale, secondo la quale tale adeguamento tecnico funzionale avviene "nel rispetto di quanto previsto dal vigente piano di rischio aeroportuale" con riguardo alla parte dello stesso Ponte Somalia soggetta alla disciplina del suddetto Piano."*

Ciò in quanto all'interno di tale zona si prevede di installare serbatoi che non conterranno prodotti classificati come infiammabili o come pericolosi per l'ambiente.

Successivamente questo concetto è stato ulteriormente ribadito da parte del Comune con una informativa direttoriale trasmessa ad ENAC in data 15.2.2022 da parte del Direttore della Direzione urbanistica.

Orbene, per la conformazione dei luoghi, l'attribuzione della destinazione d'uso C5 (del PRP) al Molo Somalia con conseguente possibilità di movimentazione e stoccaggio di rinfuse liquide costituite da prodotti chimici, implica il transito delle navi chimichiere in parte della zona C di tutela aeroportuale in cui, come innanzi detto, non sono ammesse *“attività che possano creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale”*.

Tale circostanza ha vieppiù accentuato la necessità di acquisire la interpretazione autentica del significato di *“attività”* declinato nell'ambito di applicazione del Codice della navigazione aerea e delle zone di tutela dei piani di rischio aeroportuali.

Pertanto, questa Sezione, nella adunanza del 29 marzo 2022 ha ritenuto dirimente la preventiva acquisizione del parere dell'ENAC in quanto ente deputato alla tutela della sicurezza aeroportuale. Come già riferito, l'ENAC, interpellata dalla AdSP, non ha espresso un nulla osta nei confronti della proposta di ATF, ma ha formulato una presa d'atto di quanto dichiarato dal Comune di Genova nella informativa del 15.2.2022 indirizzata a detto Ente, presa d'atto *“in merito alla coerenza con il piano di rischio della nuova localizzazione dei depositi costieri a Ponte Somalia”*, senza nulla osservare circa il transito delle chimichiere nella zona C di rispetto e precisando che in tale zona *“il proponente prevede di installare serbatoi che non contengono prodotti classificati come infiammabili o come pericolosi per l'ambiente”*.

A riguardo la Sezione - ricordando che il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici è circoscritto all'ammissibilità dell'ATF in termini di coerenza con lo strumento di piano regolatore portuale e che il parere stesso è estraneo alle questioni procedurali concessorie che possano riguardare i futuri utilizzi della infrastruttura portuale di cui si intende variare la destinazione d'uso – evidenzia che dovranno essere acquisite le valutazioni e gli atti di assenso comunque denominati da esprimersi nelle successive fasi di sviluppo del progetto, fra cui quelle degli enti preposti alla sicurezza della Navigazione Aerea e in merito ai profili di rischio.

In merito all'impatto sul sistema della viabilità della nuova configurazione dell'area portuale, la Sezione evidenzia, altresì, che lo *Studio di traffico* e gli esiti del *modello di microsimulazione*, conducono a valutazioni di *“bassa criticità”*. A riguardo si ritiene necessario che il Comune consideri con attenzione la compatibilità degli esiti dei citati documenti con la qualità della circolazione e delle altre attività presenti o previste.

Inoltre, la Sezione prescrive che, nelle successive fasi procedimentali, sia completata ed approfondita adeguatamente, insieme agli altri profili ambientali, anche l'analisi del clima anemometrico locale, in modo da consentire di stimare il possibile trasferimento di fumi e contaminanti atmosferici nell'evenienza di rilascio degli stessi.

La Sezione segnala, infine, l'opportunità di individuare la procedura più appropriata per valutare gli effetti, in termini ambientali, della proposta di adeguamento tecnico funzionale in questione.

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

PARERE

- che la proposta, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale, avente ad oggetto *"Porto di Genova – Adeguamento tecnico - funzionale relativo agli ambiti S2 e S3 del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova"*, rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale secondo le norme vigenti;
- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico-funzionale, l'Autorità di Sistema Portuale dovrà tener conto di tutte le prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni di cui ai considerato del presente parere.

LA COMMISSIONE RELATRICE

(- OMISSIS -)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso.

Il Segretario:

F.to

(Luisa Ottolenghi)

Visto:

Il Presidente

F.to

(Pietro Baratono)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 31 PAGINE È CONFORME
ALL'ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA
SEZIONE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Presidente