

Osservazioni ai sensi dell'art.24 c.3 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale – Proc. N. 10862

“Progetto di delocalizzazione del deposito
Superba s.r.l. di Genova presso Ponte
Somalia”

Data: Marzo 2024
File: Relazione Tecnica_Osservazioni.docx

INDICE

INTRODUZIONE	3
ACRONIMI	4
1 DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO	5
2 OSSERVAZIONI IN MERITO AD ASPETTI PROCEDURALI	9
3 OSSERVAZIONI IN MERITO AD ASPETTI PROGETTUALI	11
4 OSSERVAZIONI IN MERITO AD ASPETTI AMBIENTALI	12
4.1 Aspetti di carattere metodologico	12
4.2 Individuazione di carenze in termini di aspetti metodologici generali	14
4.2.1 Individuazione area vasta	14
4.2.2 Definizione stato ante –operam e post –operam	14
4.2.3 Componenti ambientali da valutare	15
4.3 Individuazione di carenze / criticità in materia di impatto ambientale	16
4.3.1 Presenza di recettori sensibili e rischio sanitario	16
4.3.2 Effetti derivanti dalle attività di demolizione delle strutture esistenti	21
4.3.3 Emissioni in atmosfera	24
4.3.4 Impatto odorigeno	29
4.3.5 Stato di qualità di suolo, sottosuolo ed acque sotterranee	30
4.3.6 Rischi da possibili incidenti con conseguenze ambientali	34
4.3.7 Vincolo aeroportuale	38
4.3.8 Impatto paesaggistico	40
4.3.9 Impatto sulla salute	43
4.3.10 Impatto cumulativo	44
4.3.11 Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA)	46
5 CONCLUSIONI	48

INTRODUZIONE

La delocalizzazione dei depositi per prodotti chimici e petrolchimici di Multedo (GE), 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 dalle Amministrazioni competenti.

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.

La Società Superba S.r.l., proprietaria di un Deposito costiero sito in via Multedo di Pegli n. 15, a Genova, intende procedere alla delocalizzazione delle proprie attività di stoccaggio e movimentazione prodotti liquidi chimici in un'area del Porto di Genova, individuata nel Ponte Somalia, tra la Calata Tripoli e la Calata Mogadiscio.

La realizzazione del nuovo terminale sarà possibile solo a valle dello svolgimento di procedimenti autorizzativi in materia di compatibilità urbanistica, territoriale, ambientale, di sicurezza e operatività, che richiedono un ampio coinvolgimento di Autorità ed Enti competenti.

Per la valutazione ambientale del proprio progetto, Superba Srl ha presentato in data 15.02.2003 istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ex art. 19 D.Lgs. 152/06 e s.m.i. presso la Regione Liguria del proprio progetto.

In data 05.07.2023 con prot. 2023-0964136 la Regione Liguria - Settore Valutazione di Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile richiede un'espressione parere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) in merito alla competenza in materia di VIA del progetto in esame.

In data 02.10.2023 con prot. 2023-1357277 il MASE risponde al quesito della Regione Liguria indicando che:

“il progetto di collocamento del deposito di Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalia sia da inquadrarsi come modifica di opera portuale da valutarsi in sede statale.”

La Società Superba Srl ha presentato in data 22.12.2023 al MASE ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del proprio progetto.

La presente relazione è stata predisposta da Sampierdarena Olii Srl, SAAR Depositi Portuali SpA e Silomar SpA al fine di formulare le proprie osservazioni nell'ambito Procedura Prot. 2023-0293303 ai sensi dall'art. 23 c. 3 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per il Progetto di delocalizzazione del deposito di Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalia.

ACRONIMI

dSP	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale
AVM	Acetato di Vinile Monomero
COV	Composti Organici Volatili
CTR	Comitato Tecnico Regionale
MASE	Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica
NOF	Nulla Osta di Fattibilità
Reg. CLP	Regolamento CE 1272/2008 e s.m.i.
SNPA	Sistema Nazionale Protezione Ambiente
SIA	Studio Impatto Ambientale
VIA	Valutazione di Impatto Ambientale
PMA	Progetto di Monitoraggio Ambientale

1 DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO

Obiettivo del presente paragrafo è quello di riportare, unicamente mediante il ricorso a quanto riportato nella documentazione ufficiale prodotta, un quadro descrittivo sintetico degli interventi progettuali in oggetto.

A tal fine a seguire viene riportata una breve descrizione dell'iniziativa mediante elementi tratti dallo Studio di Impatto Ambientale (capp. 1 e 5) "Progetto di delocalizzazione del deposito Superba S.r.l. di Genova presso Ponte Somalia" presentato da Superba Srl al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) nel Febbraio 2023 e poi

"La Società SUPERBA S.r.l. (...), proprietaria di un Deposito costiero sito in via Multedo di Pegli n. 15, a Genova, intende procedere alla delocalizzazione delle proprie attività di stoccaggio e movimentazione prodotti liquidi chimici in un'area più idonea e logisticamente attrezzata del Porto di Genova, individuata nel Ponte Somalia, tra la Calata Tripoli e la Calata Mogadiscio.

Il progetto nasce dalla volontà della Società SUPERBA di risolvere le criticità derivanti dalla coesistenza tra le attività dell'attuale deposito di via Multedo e le aree residenziali, che nel corso dei decenni si sono sviluppate in adiacenza agli impianti di Multedo. A tal fine il progetto è strutturato per consentire la delocalizzazione anche delle attività del deposito di Attilio Carmagnani "AC" S.p.A., anch'esso sito in Multedo, ed è aperto alla partecipazione di detta Società."

A seguire si riporta l'ubicazione dell'iniziativa progettuale.



Figura 1 – Estratto Figura 2 Studio Preliminare Ambientale - Area individuata per la realizzazione del nuovo Terminale

“Attualmente l’area in oggetto è assegnata in concessione a Terminal San Giorgio S.r.l. (Gruppo Gavio), che vi svolge attività di sbarco, stoccaggio e movimentazione di merci solide “multipurpose” e a Fo.re.s.t. S.p.A. (Gruppo Campostano) che svolge attività di manipolazione di prodotti forestali, riempimento e svuotamento di contenitori e movimentazione merci varie solide.



Figura 2 – Estratto Figura 110 Studio Preliminare Ambientale - Strutture ed edifici presenti nell’area di intervento

Il progetto proposto da Superba prevede la realizzazione di tutte le opere, infrastrutture e servizi necessari alla gestione del deposito. Le opere di maggiore rilievo che verranno realizzate sono le seguenti:

- *strutture per l’attracco, l’ormeggio e la scarica e/o carico di navi lungo le banchine di Calata Mogadiscio e Calata Tripoli per lo scarico dei prodotti al deposito;*
- *opere infrastrutturali per il trasferimento dei prodotti liquidi dalle navi ai serbatoi di stoccaggio e da questi ultimi alle navi (“terminal to ship”), attraverso idonee connessioni di banchina tramite pipe racks;*
- *dotazioni elettro meccaniche (pompe) per il trasferimento dei prodotti dai serbatoi alle baie di carico autobotti, ferro-cisterne e navi tramite tubazioni installate su pipe racks in carpenteria metallica;*
- *serbatoi cilindrici verticali, fuori terra, atmosferici (non in pressione), per lo stoccaggio dei prodotti; ciascun serbatoio sarà dotato di adeguato bacino di contenimento in calcestruzzo impermeabilizzato;*
- *pensilina con le corsie adibite al carico dei prodotti su autocisterne;*
- *pensilina di carico/scarico dei prodotti su ferro-cisterne.*

(...) Il deposito sarà dotato inoltre di fabbricati, manufatti e sistemi di servizio necessari alla corretta gestione e funzionalità dell’impianto come edifici adibiti a uffici/servizi, magazzini, locali di ricezione e collegamento alla rete elettrica, sistema di produzione dell’aria compressa, serbatoi di accumulo, sistema di gestione delle acque piovane, sistema antincendio, etc.”

“Verranno realizzati complessivamente n. 71 serbatoi metallici verticali fuori terra, per una capacità geometrica totale pari a 94.300 m³”



Figura 3 – Esempi di strutture presenti in installazioni analoghe a quella di progetto [fonte web]

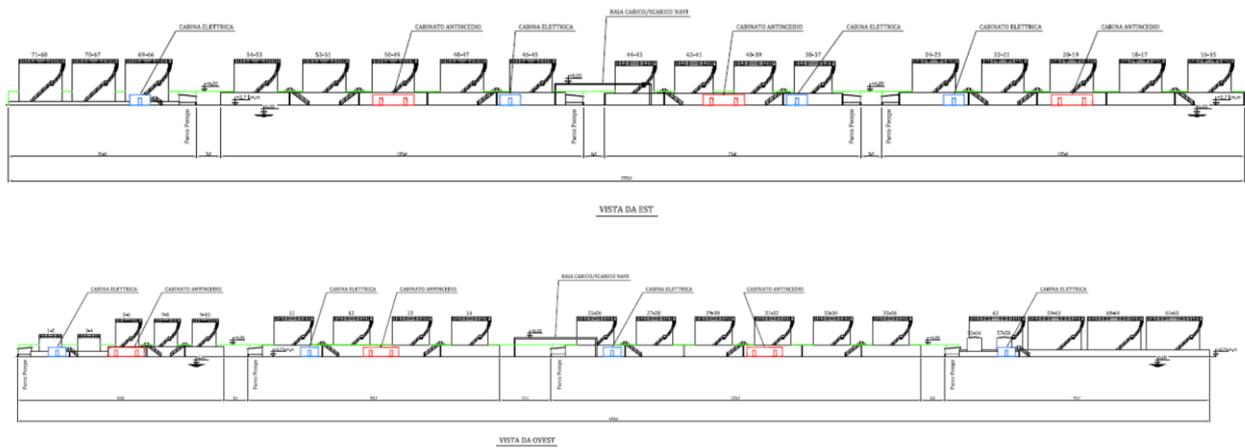


Figura 4 – Estratto Figura 149 Studio Impatto Ambientale - Vista da Ovest e da Est del Terminale in progetto

Nella tabella seguente è riportato l’elenco delle principali sostanze di cui si ipotizza lo stoccaggio nel terminale in oggetto.

Composto chimico
Acetato di etile
Acetato di Vinile Monomero (AVM)
Acetone
Acido acetico
Cicloesano
Eptano
Esano
Metanolo
Metil-etil-chetone
Orto-xilene
Stirene
Toluene
Soda caustica
Glicole etilenico
Glicole dietilenico

Tabella 1: Estratto Tabella 24 Studio Preliminare Ambientale

Si tratta di sostanze chimiche e petrolchimiche tutte classificate come pericolose, secondo quanto previsto dal Regolamento CE 1272/2008 e s.m.i. (Reg. CLP).

In sintesi, **il progetto prevede la realizzazione di un nuovo terminale per il carico e lo scarico degli idrocarburi e sostanze chimiche pericolose con una capacità pari a 94.300 m³ ubicato all'interno del Porto di Genova.**

2 OSSERVAZIONI IN MERITO AD ASPETTI PROCEDURALI

Il documento "Presentazione dell'istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale" presentato da Superba Srl riporta la seguente precisazione:

"il proponente intende attivare su base volontaria una procedura di VIA di competenza statale"

Si ricorda che, per la valutazione ambientale del proprio progetto, Superba Srl ha già presentato in data 15.02.2003 istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ex art. 19 D.Lgs. 152/06 e s.m.i. presso la Regione Liguria.

In data 22 febbraio 2023 è stato avviato il procedimento di Assoggettabilità alla VIA regionale ex art. 19 D.Lgs. 152/2006 del progetto "Progetto di delocalizzazione del deposito di Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalia" – proponente Superba S.r.l., con inquadramento ai sensi dell'allegato IV alla parte II del D. Lgs. 152/2006 riferibile al punto 8 lett. g) *Stoccaggio di petrolio, prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici pericolosi, a sensi della legge 29 maggio 1974, n. 256, e successive modificazioni, con capacità complessiva superiore a 1.000 m³.*

In data 05.07.2023 con prot. 2023-0964136 la Regione Liguria - Settore Valutazione di Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile richiede un quesito in merito alla competenza in materia di VIA del progetto in esame, specificando quanto segue:

"Conclude le fasi della verifica di completezza ed adeguatezza della documentazione, ricevute le integrazioni ed i chiarimenti che la Società ha ritenuto di trasmettere, nelle tempistiche prescritte, ricevute le osservazioni del pubblico a seguito della pubblicazione di cui all'art. 19 comma 3 del T.U.A., (...)

Da tale analisi sembra emergere la possibilità che il progetto in oggetto possa essere attribuito alla tipologia di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto 12) Interventi per la difesa del mare: terminali per il carico e lo scarico degli idrocarburi e sostanze pericolose", di competenza statale.

Ciò premesso, al fine di garantire al procedimento la corretta attribuzione di competenza, si richiede una valutazione in merito a quanto sopra da parte di codesta Direzione ministeriale."

In data 25 agosto 2023 è stato emesso il Decreto del Dirigente del Regione Liguria - Settore Valutazione di Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile n. 5657/23 relativo all'archiviazione del procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA di competenza regionale del progetto in esame.

In data 02.10.2023 con prot. 2023-1357277 il MASE con riporta le seguenti considerazioni in risposta alla richiesta formulata dalla Regione:

- *"il progetto comprende anche la modifica delle opere portuali finalizzate a consentire l'attracco, l'ormeggio e la scarica e/o carico di navi per la gestione del deposito, per come evidenziato dalla Regione laddove segnala la possibilità di classificare l'opera tra i "terminali per il carico e lo scarico degli idrocarburi e sostanze pericolose";*
- *tale caratteristica del progetto impone che siano valutati contestualmente gli effetti ambientali legati alle attività di stoccaggio e quelli conseguenti all'introduzione della nuova funzione nell'ambito portuale anche in relazione ai numerosi progetti interessanti il Porto di Genova, recentemente valutati dalla scrivente Direzione;*

In coerenza con la posizione già adottata da questa Amministrazione in casi simili e tenuto conto degli elementi sopra riportati si conferma che, ai fini dell'individuazione del procedimento di valutazione ambientale più appropriato, a parere della scrivente Direzione il progetto di collocamento del deposito di Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalia sia da inquadrarsi come modifica di opera portuale da valutarsi in sede statale."

Sulla base delle caratteristiche del progetto la categoria 12 di Allegato II appare quella più pertinente per il caso in esame in quanto il progetto non prevede le sole attività di stoccaggio (come potrebbero essere ad esempio correlabili invece alla realizzazione di una nuova zona serbatoi di uno stabilimento produttivo esistente), ma riguarda l'insieme delle attività di movimentazione dei prodotti a fini commerciali, che vanno dalla ricezione via nave, scarico mediante nuove installazioni da realizzare presso la banchina, movimentazione ai serbatoi e da questi l'invio alle aree di carico autobotte / ferrocisterna (e viceversa ovviamente).

Da sottolineare inoltre che la categoria 12 dell'Allegato II alla Parte Seconda, D.Lgs. 152/06 e s.m.i. peraltro è relativa ad opere che si interfacciano con la componente marina, come per il caso in esame (infrastrutture per scarico da navi).

La complessità impiantistica del terminale, quindi, è sicuramente molto superiore rispetto a quella del mero stoccaggio in serbatoi a terra e di conseguenza, come lo stesso legislatore prevede, il procedimento più pertinente per il caso in esame è quello di Valutazione di Impatto Ambientale presso il MASE piuttosto che quello di verifica di assoggettabilità a VIA presso la Regione, come lo stesso ministero ha asserito.

Non si ritiene pertanto corretta l'affermazione del proponente nel documento "Presentazione dell'istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale" **relativa all'attivazione su base volontaria del procedimento** in quanto la competenza statale dello stesso è stata espressa in maniera ufficiale dal MASE con la sopracitata comunicazione del 02.10.2023, prot. 2023-1357277 la quale richiede la necessità di una valutazione VIA in sede ministeriale.

3 OSSERVAZIONI IN MERITO AD ASPETTI PROGETTUALI

Nel paragrafo 5.2.3 dello SIA il Proponente dichiara che il nuovo terminale verrà realizzato mediante l'adozione delle **Migliori Tecniche Disponibili** di settore nella realizzazione del nuovo terminale.

“Il Nuovo Deposito verrà realizzato adottando le Migliori Tecniche Disponibili di settore, intendendo in tal senso numerosi accorgimenti tecnologici volti alla prevenzione degli incidenti (ad es. sensori di livello connessi ad allarmi e blocchi automatizzati per evitare sovrariempimenti dei serbatoi) e alla loro mitigazione (ad es. bacini di contenimento a perfetta tenuta e sistemi antincendio).”

Considerando che l'ammodernamento delle tecnologie impiegate nel deposito esistente costituisce una delle motivazioni dell'iniziativa, si osserva la necessità di una disamina puntuale dell'applicazione delle Migliori Tecniche Disponibili (MTD o BAT – Best Available Techniques) applicabili per il caso in esame.

A tal proposito si cita ad esempio il documento ufficiale prodotto in merito in ambito di comunità europea, “Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage” del Luglio 2006¹, con particolare riferimento alle BAT indicate al capitolo 5.

Si osserva quindi una carenza di dettagli progettuali in merito alla definizione puntuale delle Migliori Tecniche Disponibili applicate.

¹ https://eippcb.jrc.ec.europa.eu/sites/default/files/2022-03/efs_bref_0706_0.pdf

4 OSSERVAZIONI IN MERITO AD ASPETTI AMBIENTALI

4.1 Aspetti di carattere metodologico

Al fine di identificare gli elementi metodologici da garantire nel processo di valutazione di impatto ambientale di un progetto, a seguire si riportano i cardini normativi e tecnici di riferimento.

In termini normativi i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale sono riportati in Allegato VII – Parte Seconda, D.L.gs 152/06 e s.m.i..

In termini di indirizzi metodologici ufficiali è necessario inoltre far riferimento alle Linea Guida ISPRA “Valutazione di impatto ambientale – norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale” – SNPA 28/2020.

Si tratta di un documento tecnico che illustra i contenuti della valutazione le analisi di compatibilità dell’opera necessarie per i diversi fattori ambientali / agenti fisici da considerare.

A seguire uno schema che illustra il processo di valutazione di impatto ambientale.

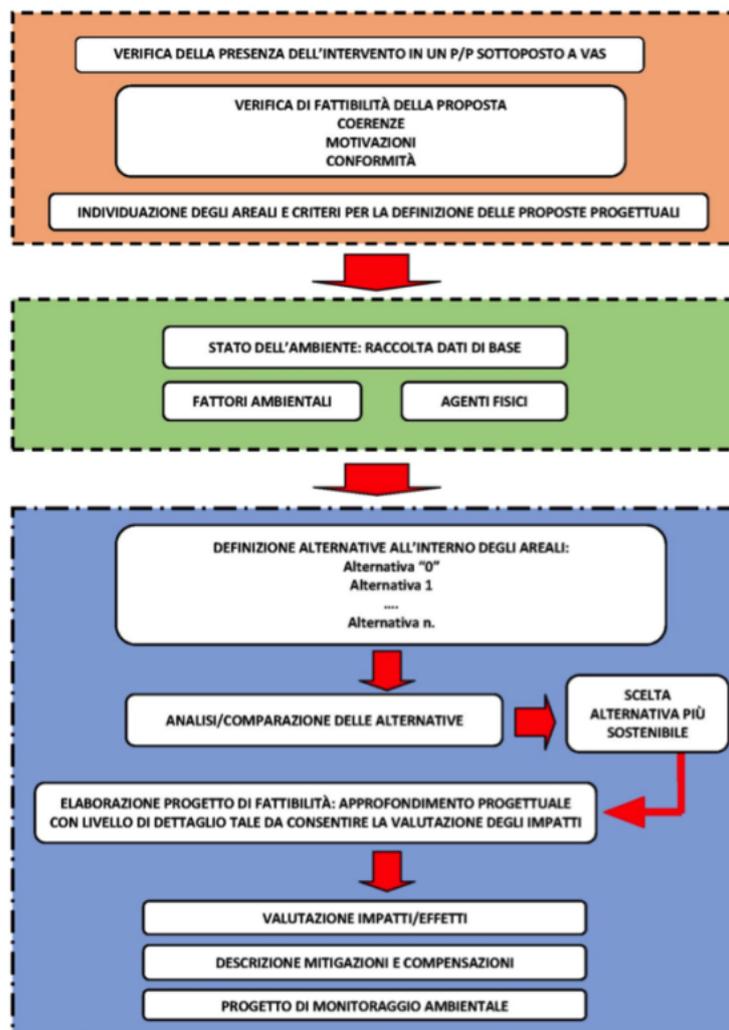


Figura 5: Schema di flusso per la valutazione di impatto ambientale

Entrando nello specifico, l'approccio metodologico indicato dalla norma e dalle linee guida di riferimento riporta alcuni elementi cardine, illustrati a seguire.

1. Individuazione area vasta

È necessario come primo passo, individuare l'**area di inserimento o area vasta**, che è per definizione l'area potenzialmente interessata dagli effetti del progetto proposto.

2. Definizione stato ante –operam e stato post –operam

Per la definizione delle interazioni ambientali (emissioni, consumi etc. dell'iniziativa) ed il loro conseguente impatto, devono essere identificati due stati di riferimento ai quali riportarsi per poter valutare le variazioni prevedibili a seguito del progetto.

- **Situazione ante – operam**, corrispondente alla situazione attuale dei sistemi ambientali, economico e sociale
- **Situazione post - operam**, corrispondente alla situazione dei sistemi ambientali, economico e sociale a valle della realizzazione degli interventi in progetto.

3. Analisi fattori ambientali / agenti fisici

Secondo le Linea Guida SNPA 28/2020 per la compatibilità dell'opera è necessario caratterizzare lo stato di qualità ante-operam dei fattori ambientali ed agenti fisici potenzialmente interessati dagli effetti del progetto. Tale elenco, come riferimento metodologico, è riportato in esteso dalle Linea Guida SNPA 28/2020.

Il primo importante passo della valutazione consiste nella definizione di un quadro coerente delle interazioni generate dal progetto proposto con il territorio e l'ambiente (effetti) e delle specifiche misure di prevenzione e mitigazione in grado di minimizzare alla sorgente i potenziali effetti sul territorio e sull'ambiente.

La valutazione di impatto deve prendere in considerazione gli effetti attesi generati da:

- fase di realizzazione del progetto,
- fase di esercizio dell'impianto,
- fase di dismissione del progetto,

sulle componenti e fattori ambientali dell'area di studio potenzialmente influenzabili dalle interazioni residue (a seguito delle misure di prevenzione e mitigazione adottate) presentate dal Progetto.

Laddove necessario, ovvero ove si ritenga che l'impatto sia potenzialmente significativo, le analisi effettuate necessitano di studi specialistici (es. modellistici) atti a identificare in modo univoco e quantificare gli impatti sulle diverse componenti ambientali connesse con il progetto in esame, con lo scopo di valutarne la compatibilità.

4.2 Individuazione di carenze in termini di aspetti metodologici generali

Le indicazioni metodologiche di riferimento in materia di valutazione di impatto ambientale riportate al paragrafo precedente sono riprese a seguire, al fine di valutarne puntualmente l'applicazione e, ove pertinente, segnalare eventuali criticità non risolte o non adeguatamente analizzate in termini di impatti sulla salute o sulla popolazione.

elementi specifici trattati nello SIA Superba e negli ulteriori chiarimenti presentati.

4.2.1 Individuazione area vasta

Nel SIA Superba si parla di "area di intervento" (par. 5.3 "Descrizione dell'area di intervento nello stato di fatto") limitandosi alla descrizione di Ponte Somalia.

Nessuna identificazione di area vasta è presente nel SIA Superba, al contrario di quanto disposto dai riferimenti normativi e tecnici applicabili (si veda par. precedente).

La mancanza di tale riferimento metodologico comporta un poco chiaro approccio valutativo alle singole interazioni ed impatti ambientali (si veda ad esempio al 4.3.1 il tema della distanza dei recettori).

4.2.2 Definizione stato ante –operam e post –operam

Dall'analisi del SIA Superba emerge che non è presente una definizione univoca di stato ante – operam e stato post – operam.

Analizzando puntualmente il documento, infatti, la definizione dei due stati risulta discordante. Entrando nel dettaglio:

- per le interazioni ambientali (definizione di emissioni, consumi, etc.) descritte al par. 5.7 "Fattori di pressione ambientale":
 - a. stato ante – operam -> riportati i dati del terminale attuale presso sito esistente di Multedo
 - b. stato post – operam -> riportati i dati del terminale localizzato presso Ponte Somalia

Nello specifico si tratta di emissioni in atmosfera (5.7.2.1), consumi e scarichi idrici (par. 5.7.2.2), consumi energetici (par. 5.7.2.3), materia prime (par. 5.7.2.4), prodotti movimentati (par. 5.7.2.5), produzione di rifiuti (par. 5.7.2.6) e traffico (par. 5.7.2.8).

Unica interazione per la quale la valutazione è stata fatta per l'area di Ponte Somalia sono le emissioni acustiche (par. 5.7.2.7).

- Per la valutazione degli impatti, riportata al capitolo 6 "Quadro di riferimento ambientale e valutazione degli impatti"
 - a. stato ante – operam -> stato dell'ambiente nell'intorno di Ponte Somalia
 - b. stato post – operam -> terminale localizzato presso Ponte Somalia

Tale disallineamento non permette di chiarire in maniera completa quale sia il delta effettivo di tutti gli effetti ambientali per l'area di Ponte Somalia nel passaggio dallo stato attuale a quello futuro.

4.2.3 Componenti ambientali da valutare

Effettuando un confronto fra i fattori ambientali / agenti fisici da considerare secondo le Linea Guida SNPA 28/2020 per la compatibilità dell'opera e quanto riportato nel SIA Superba, appaiono totalmente assenti valutazioni in merito ai seguenti:

- Vibrazioni
- Radiazioni ottiche – Inquinamento luminoso
- Radiazioni ottiche – Inquinamento ottico
- Radiazioni ionizzanti

4.3 Individuazione di carenze / criticità in materia di impatto ambientale

4.3.1 Presenza di recettori sensibili e rischio sanitario

La definizione della presenza di recettori sensibili è di fondamentale importanza per quanto riguarda le tematiche ambientali – sanitarie in quanto, ove questi siano ubicati a distanze tali da poter essere oggetto di potenziali impatti, diventano necessarie valutazioni di dettaglio per poter escludere, con ragionevole confidenza, l'assenza di carichi ambientali significativi.

Nel SIA Superba al paragrafo 6.1.1.2 si specifica che:

*“(...) l'impianto in progetto sarà situato all'interno del Porto di Genova, in un contesto caratterizzato prevalentemente da insediamenti produttivi, attività economiche e servizi. Il perimetro Nord dell'area portuale confina con importanti infrastrutture quali la linea ferroviaria e la Strada Statale Aurelia (SS1), oltre la quale sono ubicate le zone residenziali. **Non sono quindi presenti nelle immediate vicinanze del Terminale in progetto specifici ricettori sensibili.**”*

Risulta invece evidente che l'area dedicata al nuovo terminale in progetto si trovi ad una esigua distanza da numerosi recettori residenziali presenti nella zona (distanza minima di circa 130 m), come indicati dalla figura seguente.



Figura 6: Distanza minima recettori residenziali da terminale [elaborazione da fonte Google Earth]



Figura 7: Viste Recettori residenziali [elaborazione da fonte Google Earth]

Per quanto riguarda i recettori sensibili dell'area, quali scuole, ospedali, case di riposo etc. in un raggio di circa 1,5 km dall'area del terminale in progetto, essi risultano estremamente numerosi.

I singoli recettori vengono rappresentati nella successiva figura, per poi essere dettagliati per tipologia nella tabella a seguire.

Da evidenziare come anche alcuni recettori sensibili siano ubicato ad una distanza estremamente esigua dall'area in esame (es. Scuola Media Novaro a meno di 200 m).

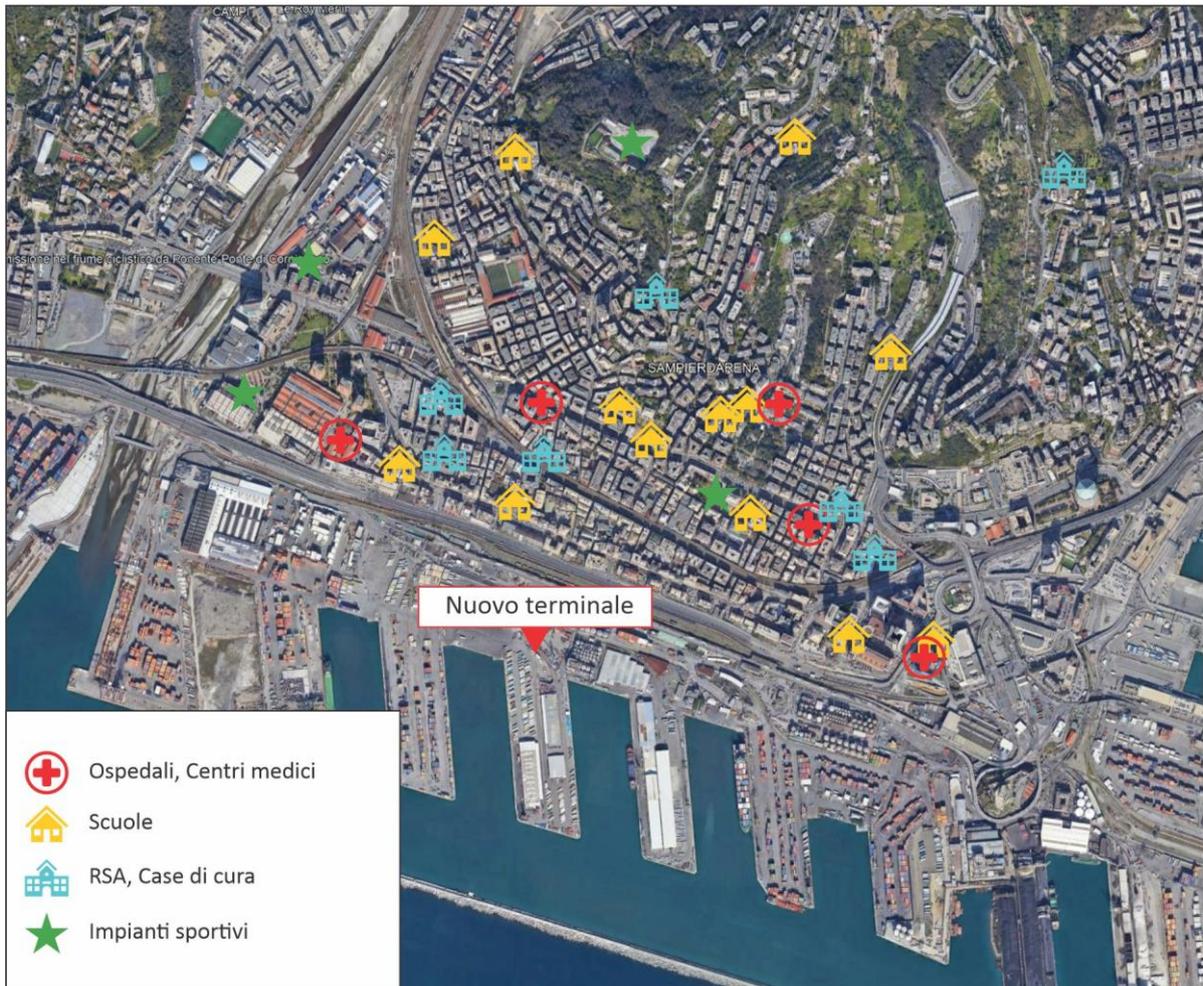


Figura 8: Recettori sensibili [elaborazione da dati web]

In tabella seguente il dettaglio dei recettori sensibili identificati.

Centri sportivi	Indirizzo
Impianto sportivo Mauro Morgavi	Salita Giovanni Battista Millelire, 4, 16151 Genova GE
Crocera Stadium	Via Eridania, 3, 16151 Genova GE
RDS Stadium	Lungomare Giuseppe Canepa, 155, 16149 Genova GE
Centro Sportivo Superba	Via Damiano Chiesa, 16149 Genova GE
Ospedali, centri medici	Indirizzo
Azienda Sanitaria Genovese	Via Bombrini, 16149 Genova GE
Mater Domina Onlus	Via Privata Chiesa delle Grazie, 1, 16149 Genova GE
CDS - La tua casa della salute	Via Balleydier, 11R, 16149 Genova GE
A M Medica Srl	Via Antonio Cantore, 41, 16149 Genova GE
Villa Scassi	Corso Onofrio Scassi, 1, 16149 Genova GE
RSA, case di cura	Indirizzo
RSA Villa degli Angeli	Salita degli Angeli, 113, 16127 Genova GE
Residenza Casa di Riposo Comunità Alloggio per Anziani Santa Cecilia	Via Tullio Molteni, 4/2, 16151 Genova GE
Casa Famiglia Anziani Sant'Anna	Via Tullio Molteni, 1/48/49, 16149 Genova GE

Casa Di Riposo Casa Carlotta	Piazza Vittorio Veneto, 6/2, 16149 Genova GE
San Fortunato RP San Benigno	Via Dottesio, 2, 16149 Genova GE
Istituto Pietrine	Salita Belvedere, 1, 16149 Genova GE
Residenza Casa di Riposo Comunità Alloggio per Anziani Quadrifoglio	Via Antonio Cantore, 62/21, 16149 Genova GE
Scuole, asili	Indirizzo
Scuola Media Novaro	Vico della Catena, 8, 16149 Genova GE
Scuola Primaria Giuseppe Mazzini	Via Damiano Chiesa, 1, 16149 Genova GE
Scuole Media Statale N. Barabini	Via Antonio Cantore, 29, 16149 Genova GE
Scuola Primaria "Emilio Salgari"	Salita San Barborino, 9, 16149 Genova GE
Scuola Materna Bacigalupo Scuola Elementare Cantore	Via Paolo Reti, 23, 16151 Genova GE
Scuola elementare Eugenio Montale	Via Currò, 23, 16151 Genova GE
Scuola Elementare Taviani e Scuola Media Novaro	Corso Luigi Andrea Martinetti, 77, 16149 Genova GE
La fabbrica dei sogni	Via Bombrini, 12, 16149 Genova GE
Asilo Nido Villa Ronco	Via Nino Ronco, 31, 16149 Genova GE
Nido e Scuola Infanzia Privata Il Trenino A Vapore	Via Angelo Scarsellini, 147, 16149 Genova GE
Asilo Trenino a Vapore	Via de Marini, 56, 16149 Genova GE
Asilo Nido Baby Sapiens	Salita San Barborino, 4, 16100 Genova GE
La casetta di Mimì e Cocò	Via Manfredo Fanti, 21/37, 16149 Genova GE
Nido d'infanzia	Via Antonio Pellegrini, 19, 16151 Genova GE

Tabella 2: Elenco dettagliato dei recettori sensibili

Tutti i recettori sensibili individuati sono potenzialmente soggetti agli effetti sanitari derivanti dalle emissioni dell'iniziativa in oggetto (si veda successivo paragrafo "Emissioni in atmosfera").

La distanza minima fra i recettori residenziali e lo stabilimento passa dai 15-35 m nell'attuale localizzazione ai 130 m circa nella localizzazione futura.

Si comprende come tale incremento di distanza (circa 100 m), indicata dal proponente come principale finalità del progetto, per contro sia tale da non garantire l'assenza di possibili criticità di esposizione dei recettori residenziali presenti in prossimità del nuovo sito in termini di salute e sicurezza.

Si fa ancora una volta presente, infatti, che nello studio né nei successivi chiarimenti presentati, non è presente nessuna valutazione in termini di **rischio sanitario**, nonostante il principale obiettivo della delocalizzazione dei terminali di stoccaggio e movimentazione di prodotti chimici e petrolchimici di Multedo derivi dall'esigenza di ridurre l'impatto dei terminali esistenti sulla popolazione residente in prossimità degli stessi.

Le recenti Linee Guida dell'Istituto Superiore della Sanità (Rapporti ISTISAN 22/35) pubblicate nel dicembre 2022, evidenziano l'importanza della valutazione degli impatti sulla popolazione e salute soprattutto per progetti sottoposti a procedure in materia di VIA (VIA e verifica di assoggettabilità a VIA):

"La Direttiva 2014/52/UE ha sottolineato l'importanza di valutare i rischi per la salute umana conseguenti alla realizzazione dei progetti sottoposti al rilascio di autorizzazioni ambientali, in particolare di quelli sottoposti a VIA (Valutazione di Impatto Ambientale), includendo in maniera esplicita il fattore "Popolazione e salute umana" nella lista dei temi che devono essere considerati.

In tal modo la direttiva ha integrato la normativa di riferimento che aveva una visione puramente ambientale, ribadendo chiaramente che in ogni procedura di VIA deve essere effettuata la stima dei possibili impatti, derivanti dalla realizzazione dei progetti esaminati, sulla componente salute pubblica.”

4.3.2 Effetti derivanti dalle attività di demolizione delle strutture esistenti

Attualmente nell'area di Ponte Somalia, come indicato nel SIA Superba, "sono ad oggi presenti:

- *Magazzino Terminal San Giorgio S.r.l. (Gruppo Gavio), destinato a stoccaggio e movimentazione di merci solide "multipurpose";*
- *Rampe di accesso carrabili per accesso al solaio di copertura del magazzino e servizi in essa integrati;*
- *Magazzino Fo.re.s.t. S.p.A. (Gruppo Campostano) ove si svolgono attività di manipolazione di prodotti forestali, riempimento e svuotamento di contenitori e movimentazione merci varie solide;*
- *Palazzina uffici Fo.re.s.t. S.p.A.;*
- *Basamenti strutture isolate;*
- *Pavimentazioni;*
- *Sottoservizi e reti interrato;*
- *Cabina elettrica."*

Nello SIA presentato si afferma che le demolizioni delle strutture esistenti saranno a carico dell'AdSP di Genova e, per tale motivazione, nello studio le valutazioni degli impatti ambientali connessi con tali attività di demolizione sono limitate all'impatto dell'impiego di mezzi sul traffico locale (es. paragrafo 6.8.2.1.2).

Viene specificato che nella fase di demolizione:

"(...) verranno prodotti complessivamente:

- *2.130 m³ di asfalto;*
- *18.800 m³ di calcestruzzo (CLS);*
- *1.800 m³ di misto (miscela di stabilizzato, ghiaia, ghiaino);*
- *1.810 ton di acciaio d'armatura;*
- *225 ton di carpenterie."*

Nel SIA non sono stati valutati solo in maniera limitata gli effetti ambientali potenzialmente connessi con la fase di demolizione (denominata Fase 0), nonostante la significatività dei volumi movimentati e l'entità del cantiere previsto.

Si ricorda che i soli edifici (palazzine, capannoni) da demolire, attualmente presenti in Ponte Somalia, si estendono per oltre 15.000 m² circa.

L'impatto connesso con la fase di dismissione di tali strutture comporterà effetti ambientali non trascurabili in termini non solo di mezzi di cantiere impiegati, ma in termini indiretti come emissioni sonore, emissioni in atmosfera, consumo di risorse, produzione rifiuti, etc.

Per quanto riguarda la stima effettuata per le emissioni di polveri durante le attività di cantiere, sono state effettuate delle valutazioni mediante fattori di emissione referenziati (es. US EPA AP-42), utilizzando i criteri di accettabilità indicati dalle Linee guida per intervenire sulle attività che producono polveri, redatte da ARPA Toscana.

Si segnala che **le ipotesi considerate per la valutazione di accettabilità non si ritengono adeguatamente cautelative** in quanto si considera come distanza di riferimento quella fra il recettore esterno (denominato R1 e il sito) ed il baricentro dell'area, pari a 260 m, come da figura seguente.

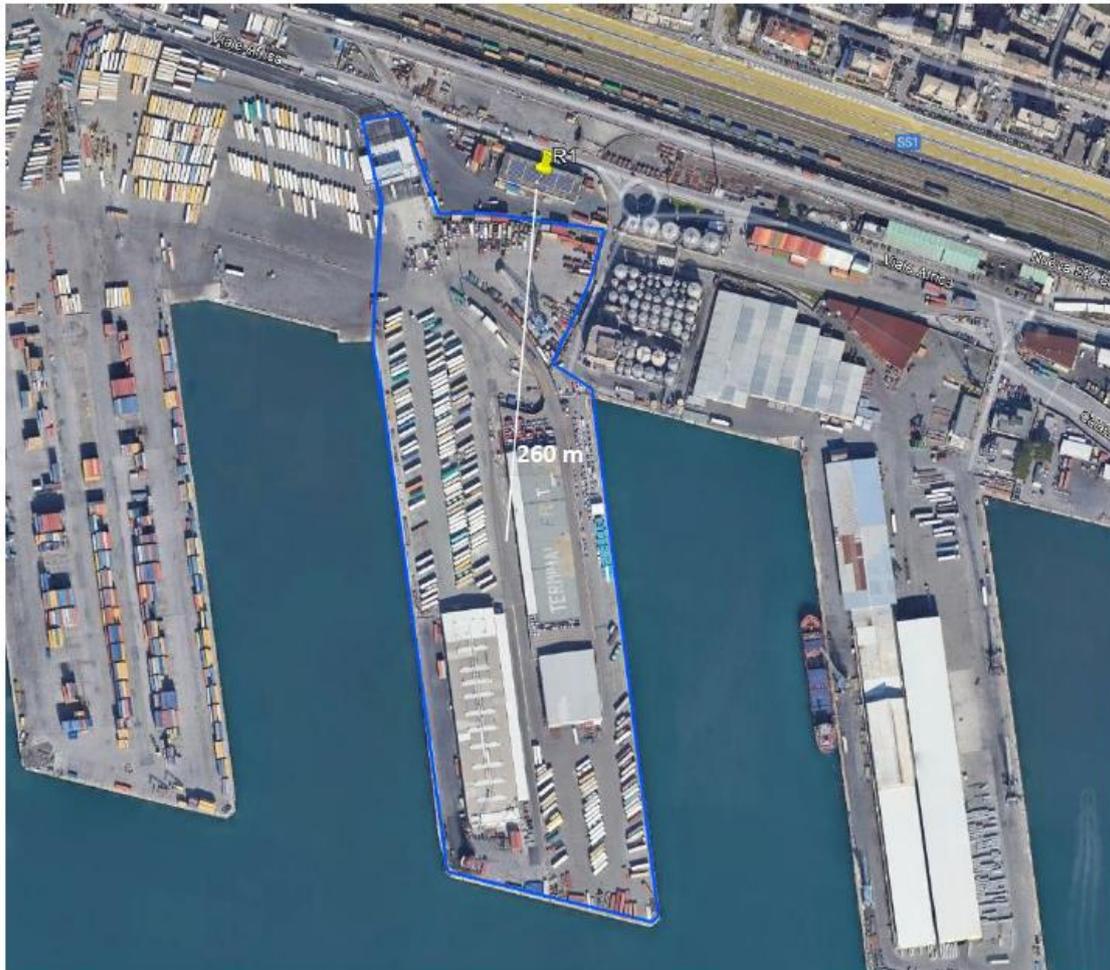


Figura 9: Estratto da SIA, figura identificata come "Tabella 27"

In termini di durata delle attività a maggiore emissione, il SIA considera la Fase 1 (quella degli scavi), senza fare alcuna valutazione per la Fase 0, altrettanto critica in termini di emissioni di polveri.

Considerando quindi l'emissione stimata di **481,4 g/h** come rappresentativa anche per la Fase 0 ed una durata delle attività generanti le emissioni (Fase 0 e Fase 1) comprese almeno nell'intervallo di 200-250 gg/anno, si deduce che:

- l'emissione stimata è superiore ai valori di attenzione indicati per recettori ad una distanza nell'intervallo 100-150 m (360 g/h),
- l'emissione stimata è di poco superiore ai valori di attenzione indicati per una distanza >150 m (493 g/h).

Intervallo di distanza (m)	Giorni di emissione all'anno					
	> 300	300 – 250	250 - 200	200 – 150	150 - 100	< 100
0 – 50	73	76	79	83	90	104
50 – 100	156	160	174	189	225	364
100 – 150	304	331	360	418	519	746
> 150	415	453	493	572	711	1022

Tabella 23 - Soglie di attenzione al variare della distanza tra sorgente e ricettore e al variare del numero di giorni di emissione [Fonte: LL.G. ARPAT]

Figura 10: Estratto da SIA - Tabella 23, con identificazione dei valori di riferimento minimi adottabili

Le misure di mitigazione proposte non si ritengono dunque adeguate a garantire la tutela della salute della popolazione esposta alle emissioni di polveri da cantiere.

Altra possibile criticità è legata inoltre alla **presenza di sostanze pericolose nelle strutture e impianti da smantellare**. Si segnalano a tal proposito la potenziale presenza di:

- Materiali Contenenti Amianto (MCA),
- Fibre Artificiali Vetrose (FAV),
- trasformatori o altre apparecchiature con presenza di PCB e PCT,
- apparecchiature contenenti sostanze dannose per l'ozono (F-Gas).

Nella valutazione non si fa alcun riferimento a censimenti effettuati, ad eventuali prelievi di campioni ed analisi di sostanze pericolose potenzialmente presenti, alle modalità di gestione e alle misure previste per la tutela della salute e dell'ambiente.

Si segnala infine che, ove tali attività di demolizione vadano a interessare lo **smantellamento delle fondazioni**, le criticità sono ancora più elevate per la potenziale esposizione anche a suoli potenzialmente contaminati. Si rimanda a tal proposito alla trattazione in termini di "suolo, sottosuolo ed acque sotterranee" riportata al paragrafo corrispondente.

Si osserva la necessità di compiute valutazioni in merito ai rischi derivanti dalle attività di demolizione, con particolare riferimento alle criticità sopra rilevate (emissioni di polveri, presenza di sostanze pericolose nelle strutture e impianti da smantellare, movimentazione di terreni potenzialmente contaminati).

4.3.3 Emissioni in atmosfera

Nel SIA Superba per le emissioni in atmosfera prevedibili dall'esercizio del nuovo terminale presso Ponte Somalia si legge che

“sono tipicamente riconducibili alle operazioni di stoccaggio e movimentazione dei prodotti nei serbatoi. Dai serbatoi è infatti possibile la generazione di sfiati (contenenti vapori di prodotti volatili) nel corso delle operazioni di carico o per respirazione dei serbatoi stessi. La quantificazione delle emissioni diffuse così generate dipende da molteplici fattori, quali caratteristiche fisiche dei serbatoi, del tetto e del sistema di tenuta, caratteristiche dell'area interessata (parametri meteorologici e meteorologici) e caratteristiche chimico-fisiche delle sostanze stoccate.”

Nel SIA Superba si stima tale contributo in **un'emissione di COV (Composti Organici Volatili) pari a 120,95 t all'anno.**

Come già ricordato i COV in oggetto sono costituiti da diverse tipologie di sostanze pericolose, ciascuna classificata dalla Relativa Scheda di Sicurezza che riporta le indicazioni di pericolo, sintetizzate a seguire:

ACETATO DI ETILE			ACETATO DI VINILE MONOMERO (AVM)			
 Inflammabile	 Irritazione oculare Sonnolenza/vertigini		 Inflammabile	 Nocivo se inalato Irritante per le vie respiratorie	 Cancerogeno	 Nocivo per gli organismi acquatici
ACIDO ACETICO		ACETONE				
 Inflammabile	 Ustioni cutanee e lesioni oculari	 Inflammabile	 Irritazione oculare Sonnolenza/vertigini	L'esposizione ripetuta può provocare secchezza o screpolature della pelle		
CICLOESANONE		EPTANO				
 Inflammabile	 Nocivo se inalato	 Inflammabile	 Irritazione cutanea Sonnolenza/vertigini	 Letale in caso di ingestione	 Tossico per gli organismi acquatici	
METANOLO			ESANO			
 Inflammabile	 Tossico se inalato/ingerito /contato con la pelle	 Danni agli organi	 Inflammabile	 Irritazione cutanea Sonnolenza/vertigini	 Letale in caso di ingestione Danni agli organi Tossico per la riproduzione	 Tossico per gli organismi acquatici
METIL-ETIL-CHETONE			STIRENE			
 Inflammabile	 Irritazione oculare Sonnolenza/vertigini	 Inflammabile	 Irritazione cutanea e oculare Nocivo se inalato	 Danni agli organi Sospettato di nuocere al feto		

ORTO-XILENE		TOLUENE		
 Inflammabile	 Irritazione cutanea Nocivo se inalato/contatto dermico	 Inflammabile	 Irritazione cutanea Sonnolenza/vertigini	 Letale in caso di ingestione Sospettato di nuocere al feto Danni agli organi (rene)
GLICOLE ETILENICO / DIETILENICO		SODA CAUSTICA		
 Danni agli organi (rene)	 Nocivo se ingerito	 Ustioni cutanee e lesioni oculari Corrosivo per i metalli		

Tabella 3: Caratteristiche di pericolo mediante pittogrammi tratti dalle Schede di Sicurezza delle sostanze del terminale [fonte web]

La criticità delle sostanze presenti comporta la necessità di una valutazione sanitaria – ambientale approfondita e quantificata in termini di esposizione dei recettori (residenziali in generale e soprattutto sensibili) agli effetti di tali emissioni.

La valutazione di dettaglio delle ricadute stimate con modello matematico è riportata nell'Allegato 3 del SIA (Studio modellistico della dispersione in atmosfera) finalizzato alla valutazione dell'impatto di tali emissioni nell'intorno del sito.

Dalla disamina dello studio modellistico si rilevano alcune imprecisioni e valutazioni poco conservative che non permettono di escludere criticità in termini sanitarie-ambientali in riferimento alle emissioni del nuovo terminale.

A seguire un dettaglio sulle principali osservazioni in merito.

Assetto emissivo non conservativo

Non si ritiene cautelativo aver identificato una sola sorgente di emissione in posizione baricentrica al sito come rappresentativa dell'impatto del terminale. I recettori residenziali e quelli sensibili (es. scuole), maggiormente esposti ai potenziali effetti, risultano tutti ubicati a nord rispetto a Ponte Somalia.

Si evidenzia la necessità di effettuare la simulazione ubicando i punti di emissione in corrispondenza dei serbatoi posti a minor distanza dai recettori individuati.



Figura 10 – Foto aerea con individuazione dei ricettori

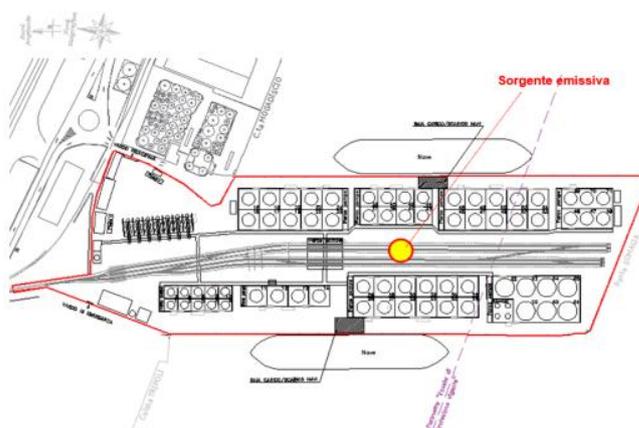


Figura 11 – Individuazione sorgente emissiva puntuale

Figura 11: Estratti da Allegato 3 del SIA Superba Srl

Limiti di riferimento non conservativi

I valori di riferimento considerati per la valutazione di accettabilità dei risultati delle ricadute al suolo modellate sono i TLV-TWA², tipicamente utilizzati per la valutazione dell’esposizione professionale su 8 ore al giorno e 5 ore alla settimana per la durata della vita lavorativa.

Appare evidente che, mentre per recettori R01, R02a ed R02b questi riferimenti possano considerarsi adeguati (esposizione dei lavoratori nei vicini stabilimenti produttivi), tali non sono per gli altri recettori discreti presi in considerazione, in quanto trattasi di edifici residenziali (si veda tabella seguente).

Codice	UTM WGS84 – Fuso 32		Descrizione
	Coord. X	Coord. Y	
R01	491273	4917201	Stabilimento produttivo
R02a	491391	4917044	Stabilimento produttivo
R02b	491491	4916987	Stabilimento produttivo
R03	491106	4917425	Edifici residenziali
R04	491256	4917361	Edifici residenziali
R05	491285	4917353	Edifici residenziali
R06	491304	4917345	Edifici residenziali
R07	491329	4917340	Edifici residenziali
R08	491367	4917332	Edifici residenziali
R09	491428	4917313	Edifici residenziali
R10	491458	4917307	Edifici residenziali
R11	491514	4917287	Edifici residenziali

Tabella 1 – Ricettori discreti

Figura 12: Estratto da Allegato 3 del SIA Superba Srl

I valori limite da impiegare devono essere relativi al rischio sanitario per la popolazione e devono essere tratti da fonti autorevoli. Tali valori sono sensibilmente inferiori rispetto ai TLV-TWA perché devono riferirsi ad un’esposizione più lunga (24h, 7 gg su 7) e considerare anche la presenza di elementi fragili della popolazione (bambini, anziani, malati cronici, etc.)

² Threshold Limit Value - Time Weighted Average: Valore limite ponderato. Rappresenta la concentrazione media, ponderata nel tempo, degli inquinanti presenti nell’aria degli ambienti di lavoro nell’arco dell’intero turno lavorativo ed indica il livello di esposizione al quale si presume che il lavoratore possa essere esposto 8 ore al giorno, per 5 giorni alla settimana, per tutta la durata della vita lavorativa, senza risentire di effetti dannosi per la salute. (fonte INAIL)

Si cita ad esempio il valore definito per l'Acetato di Vinile Monomero da IRIS³ (US EPA Integrated Risk Information System) che, come Reference Concentration for Inhalation Exposure (RfC), è pari a **0,2 mg/m³**, a fronte di un valore di TLV-TWA di 17,6 mg/m³ (valore di 2 ordini di grandezza inferiore rispetto al TLV-TWA considerato da Superba Srl).

Aspetti modellistici

Si segnala inoltre che i recettori sono stati fissati ad un'altezza di 2 m dal suolo, indicando questa come altezza conservativa del recettore umano. Si sottolinea che, per valutare gli effetti di esposizione dei recettori residenziali più prossimi, sarebbe necessario calcolare anche i valori a quote più elevate, corrispondenti ai singoli piani degli edifici (si veda figura 7, si tratta di edifici con almeno 4-5 piani).

Considerando infine il contesto di inserimento del sito e le caratteristiche emissive del progetto (emissioni a bassa temperatura e bassa altezza di emissione), si ritiene necessario dover considerare l'interferenza delle strutture esistenti / future presenti nell'intorno, considerando gli effetti modellistici del **building downwash**. Tale valutazione sarebbe sicuramente stata utile per una valutazione più precisa delle effettive ricadute attese del progetto

Errore nella restituzione dei risultati:

La tabella 2 del già citato Allegato 7 – “Studio modellistico della dispersione in atmosfera”, presenta incongruenza fra i dati riportati nella colonna del “*massimo orario*” e quelli della colonna del “*massimo 8 ore*”. I risultati ottenuti come massimi orari dovrebbero essere superiori a quelli indicati come massimo su 8 ore. Si presuppone che i dati numerici delle due colonne siano da invertire, come emerge dal confronto incrociato con i valori riportati graficamente nelle mappature riportate in coda al documento in analisi.

Codice	Massimo orario (mg/m ³)	Massimo 8 ore (mg/m ³)	TLV-TWA (esposizione professionale su 8 ore) *				
			Toluene	Acetato di Vinile Monomero	Acido acetico	Metanolo	Etilenglicole
R01	0,014	0,035	75	17,6	25	260	52
R02a	0,027	0,171					
R02b	0,015	0,066					
R03	0,006	0,018					
R04	0,007	0,021					
R05	0,006	0,021					
R06	0,007	0,020					
R07	0,007	0,020					
R08	0,006	0,023					
R09	0,007	0,041					
R10	0,006	0,037					
R11	0,005	0,023					

(*) Considerate come riferimento cautelativo le sostanze con i limiti di esposizione più bassi tra quelli indicati in sezione C del presente documento, oltre al Metanolo, che è l'unica delle sostanze potenzialmente stoccate a cui è attribuita l'indicazione di pericolo H331 "Tossico se inalato", sebbene caratterizzato da un limite di esposizione più elevato (dato che la sua tossicità è legata soprattutto alla via di esposizione per ingestione).

Tabella 2 – Risultati delle stime

Figura 13: Estratto da Allegato 3 del SIA Superba Srl

³ https://iris.epa.gov/ChemicalLanding/&substance_nمبر=512

Mancanza di valutazione in termini di rischio sanitario dell'esposizione alle emissioni del terminale

La principale motivazione del progetto è la seguente:

“Il progetto nasce dalla volontà della Società SUPERBA S.r.l. di risolvere le criticità derivanti dalla coesistenza tra le attività dell'attuale deposito di via Muledo e le aree residenziali, che nel corso dei decenni si sono sviluppate in adiacenza agli impianti di Muledo.” (par. 5.1 SIA)

Premesso che D.Lgs. 152/06 e s.m.i. non prevede per la tipologia di progetto in esame l'obbligo di sviluppare una valutazione di impatto sanitario, si osserva che per quanto sopra esposto, alla luce dei risultati ottenuti dalle modellazioni (peraltro non conservativi), in virtù della pericolosità delle sostanze movimentate nel terminale e della vicinanza dei recettori residenziali / sensibili al nuovo terminale, è indubbia la necessità di una stima dell'impatto sanitario secondo le metodologie ufficiali disponibili.

Si citano ad esempio le Linee Guida dell'Istituto Superiore di Sanità (ISS) approvate con DM 27 marzo 2019, così come integrate dalle recenti *“Linee Guida per la valutazione di impatto sanitario: approfondimento tecnico-scientifico”* (Rapporto Istisan 22/35), che descrivono gli strumenti da impiegare per valutare in termini quantificati l'impatto sanitario delle emissioni in atmosfera (mediante assessment tossicologico e/o epidemiologico) sui recettori potenzialmente esposti.

Solo mediante tale valutazione risulta possibile escludere effetti ambientali significativi in relazione alla componente di impatto sanitario-ambientale delle emissioni in atmosfera attese dall'esercizio del terminale.

Si osserva quindi la necessità di redigere uno studio modellistico di ricadute al suolo delle emissioni con ipotesi maggiormente conservative in termini di assetto emissivo, condizioni modellistiche e limiti di riferimento, associato ad una valutazione del rischio sanitario secondo le metodologie ufficiali di riferimento.

4.3.4 Impatto odorigeno

In riferimento alla valutazione dell'impatto odorigeno delle attività svolte nel terminale, nel SIA Superba viene riportata l'indicazione della soglia olfattiva delle sostanze movimentate.

Composto chimico	Soglia odorigena bassa (mg/m ³)
Acetato di etile	0,0196
Acetato di Vinile Monomero (AVM)	0,3600
Acetone	47,4666
Acido acetico	2,5000
Cicloesanone	0,4800
Eptano	200,0000
Esano	-
Metanolo	13,1150
Metil-etil-chetone	0,7375
Orto-xilene	0,3480
Stirene	0,2021
Toluene	8,0250
Soda caustica	-
Glicole etilenico	-
Glicole dietilenico	-

Tabella 4 – Estratto Tabella 49 SIA – “Prodotti movimentati e relative soglie olfattive (...)”

I dati riportati mostrano soglie olfattive molto basse per alcune delle sostanze presenti.

Sulla base di quanto già riportato in precedenza in relazione alla presenza a distanze ridotte dal sito di recettori, si osserva la necessità di una valutazione di maggior dettaglio in merito al potenziale disturbo connesso all'esercizio del terminale.

Nello SIA non è prevista alcuna valutazione quantificata in merito al potenziale impatto odorigeno data dall'esercizio del terminale.

Data la potenziale criticità di tale impatto, si rileva **la necessità di valutazioni più approfondite e quantificate.**

Nello SIA si fa riferimento a linee guida regionali, non facendo alcuna menzione delle Linee Guida ufficiali in materia di odori approvate con Decreto Direttoriale n.309 del 28 giugno 2023 con il quale il MASE ha adottato gli “Indirizzi per l'applicazione dell'art. 272 -bis del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.”

Il quadro di riferimento normativo in materia di odori riportato nel SIA risulta datato e completamente superato dal riferimento sopra citato.

Da segnalare come le Linee Guida prevedano che *“l'applicazione delle procedure previste dei presenti Indirizzi può avvenire sulla base di valutazioni svolte caso per caso dalle autorità competenti”*.

Vista la sensibilità del caso in esame si ritiene necessaria una valutazione quantificata. L'impatto odorigeno viene generalmente misurato a partire dai dati di concentrazione di odore espressi in unità odorimetriche o olfattometriche al metro cubo⁴ (ouE/m³).

⁴ Che rappresentano il numero di diluizioni necessarie affinché il 50% degli esaminatori non avverta più l'odore del campione analizzato (UNI EN 13725:2004).

Le Linee Guida in materia prevedono di effettuare una valutazione dell’impatto mediante modellazione matematica delle ricadute al suolo delle emissioni odorigene, con la realizzazione di mappe di impatto dove sono riportati i valori di concentrazione⁵ orari di picco di odore al 98° percentile su base annuale presso i recettori. I valori di accettabilità dell’impatto olfattivo che devono essere rispettati presso i ricettori sensibili sono fissati in funzione delle classi di sensibilità dei ricettori definite sulla base della classificazione ISTAT delle località e delle Zone Territoriali Omogenee di cui al D.M. 2 aprile 1968, n. 1444, e s.m.i..

Si osserva la necessità di sviluppare una valutazione modellistica per poter escludere possibili effetti ambientali significativi in relazione alla componente di disturbo odorigeno.

4.3.5 Stato di qualità di suolo, sottosuolo ed acque sotterranee

Dall’analisi di dati, informazioni e valutazioni riportate nel SIA Superba emerge che la tematica di valutazione dell’impatto derivante dalle interazioni con suolo, sottosuolo ed acque sotterranee risulta trattata in maniera incompleta.

Al paragrafo 6.3.1.1 “Geomorfologia e idrogeologia” si riporta quanto segue:

“L’area in esame si trova in un’area in cui si trovano depositi antropici, identificati nell’analisi del Piano Urbanistico Comunale in “riporti, riempimenti artificiali, discariche””

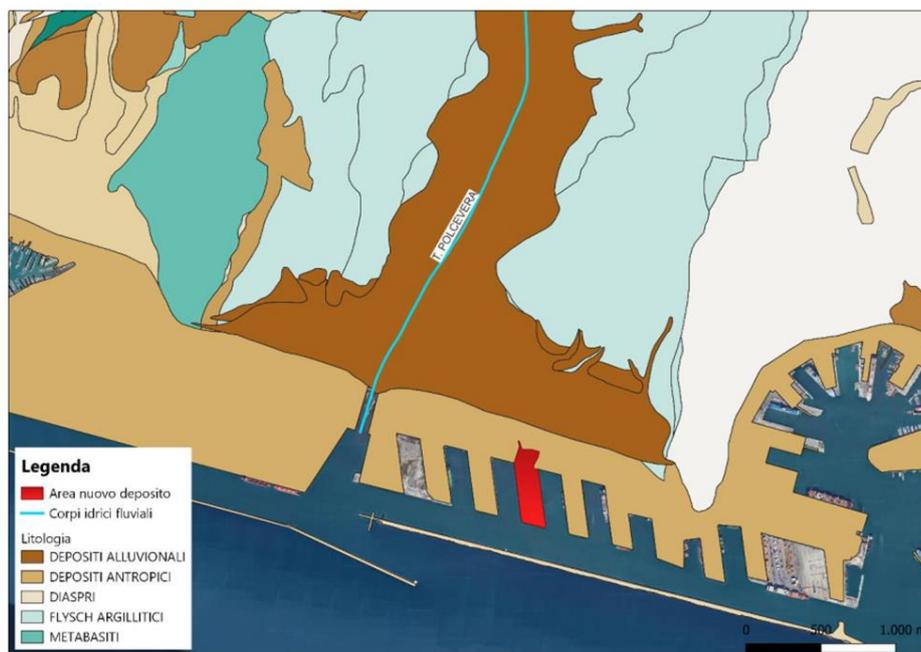


Figura 14: Estratto Figura 99 dello SIA Superba – “Carta litologica regionale [Fonte: Geoportale Regione Liguria]”.

⁵ Si osserva che all’:

- 1 ouE/m³ il 50% delle popolazioni percepisce l’odore;
- 3 ouE/m³ l’85% delle popolazioni percepisce l’odore;
- 5 ouE/m³ il 90-95% delle popolazioni percepisce l’odore.

Al paragrafo 6.3.1.2 "Qualità del suolo":

*"Per quanto riguarda la qualità del suolo si ricorda che l'area in esame è localizzata all'interno del Porto di Genova in area fortemente antropizzata. Tale area è costituita essenzialmente da **materiale di riporto di diversa natura**. Allo stato attuale l'area interessata vede la presenza di capannoni, solette industriali in CLS e asfaltate che non permettono l'analisi della sottostante materiale."*

In merito alla necessità di effettuare scavi e alla movimentazione di terreni, nessuna informazione quantificata viene riportata né nello SIA Superba né nel documento "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina di rifiuti".

La relazione geologica a corredo della documentazione di progetto presentata, peraltro datata (a cura del Dott. Geol. Ugo Udici, Committente: Terminal Frutta Genova Srl, redatta nel 2011), riporta unicamente esiti di sondaggi geognostici. Non risulta disponibile alcun dato in materia di stato di contaminazione dei suoli dell'area in esame, nonostante le criticità presenti in merito all'origine dei suoli (nella stessa relazione si parla di: "riempimento con materiale eterogeneo" e "si riscontrano materiali di riporto eterogenei sovrastanti i sedimenti marini recenti").

Per l'imbonimento e la realizzazione di opere a mare, nel corso del secolo scorso era prassi utilizzare materiali a basso costo localmente disponibili, origine di molte contaminazioni in aree industriali e portuali, diffuse in tutto il territorio nazionale.

Celebre il caso di Porto Marghera in cui la creazione della prima zona industriale è stata effettuata utilizzando i fanghi di risulta dello scavo dei canali o dei residui di lavorazioni industriali. (fonte: Master plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, Regione Veneto, Comune di Venezia 2004).

Si osserva a tal proposito che, dal censimento effettuato dalla Regione Liguria nell'ambito dall'Anagrafe dei siti contaminati, problematiche di contaminazione sono ampiamente diffuse in aree portuali anche prossime a quella di Ponte Somalia, come visibile in figura seguente.



Figura 15: Aree con procedimenti in materia di siti contaminati ex Parte Quarta Titolo V D.Lgs. 152/06 e s.m.i. [elaborazione da fonte Geoportale Regione Liguria]

L'assenza di dati di caratterizzazione di suolo, sottosuolo ed acque sotterranee costituisce una lacuna rilevante dello studio e non permette di effettuare alcuna valutazione in merito agli effetti ambientali indotti dalle attività di eventuale bonifica e scavo per la realizzazione del terminale in oggetto.

Nel caso in cui venga appurata un'eventuale contaminazione dei terreni, la relativa tematica ambientale avrebbe una criticità molto significativa in relazione a molteplici aspetti. Si citano ad esempio i seguenti:

- effetti ambientali connessi alla necessità di smaltire i terreni contaminati come rifiuti pericolosi (si potrebbe trattare di volumi di migliaia di m³ dato che Superba Srl stima circa 33.350 m³ di scavi da realizzare).

Nel documento *"Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina di rifiuti"* sono riportate solo generiche considerazioni in merito al riutilizzo dei terreni (possibile volume destinato a riutilizzo max 23.000 m³. Vista la delimitazione fisica dell'area si ritiene necessario dare indicazioni progettuali specifiche sulle possibili modalità di riutilizzo delle terre, al momento completamente assenti nella documentazione predisposta da Superba.

Altrimenti, ove queste vengano gestite come rifiuti, per appurata contaminazione o per impossibilità progettuale di riutilizzo, è atteso fino ad un totale **di 33.350 m³ di rifiuti pericolosi / non pericolosi** (in funzione degli esiti della necessaria caratterizzazione) da movimentare / recuperare /smaltire. Data la rilevanza di tale impatto presumibile **si ritiene prioritaria una valutazione del relativo impatto gestionale ed ambientale (siti di destinazione, traffico indotto, etc.).**

- rischi ambientali e sanitari derivanti dal sollevamento di polveri contaminate e di volatilizzazione di eventuali altri contaminanti gassosi durante le attività di scavo, stoccaggio e movimentazione terre, con impatto sia sui lavoratori coinvolti nelle attività di cantiere che sui recettori presenti nell'area.

Considerando l'estensione del cantiere e l'entità dei lavori civili da eseguire, gli effetti ambientali connessi alla movimentazione terreni di cui sopra potrebbero essere sicuramente significative.

Si osserva la necessità di effettuare un'adeguata campagna di caratterizzazione di suolo, sottosuolo ed acque sotterranee dell'area interessata dagli scavi, possibilmente con modalità concordata con l'Autorità Competente ed effettuata in contraddittorio con Enti di Controllo, per poter valutare gli effetti ambientali connessi all'eventuale contaminazione dei suoli.

4.3.6 Rischi da possibili incidenti con conseguenze ambientali

Nel SIA Superba si indica che (par. 6.2.2.2.1):

“(...) il possibile danno ambientale da incidente rilevante è stato già approfondito nell’ambito del Rapporto di Sicurezza preliminare che è stato già presentato in dicembre 2022 al competente CTR, ai sensi del D.Lgs. 105/2015. Le analisi svolte hanno mostrato che, soprattutto in virtù delle numerose misure di prevenzione e protezione che saranno presenti, non è credibile l’accadimento di incidenti rilevanti presso il Deposito in progetto che possano comportare un impatto rilevante sulle matrici ambientali.

Il rilascio di sostanze inquinanti potrebbe inoltre verificarsi durante la fase di scarico delle navi cisterna (e.g. rottura di manichette) con sversamento accidentale di sostanze inquinanti in specchio acqueo.

Tale rischio viene analizzato e preso in carico da AdSP all’interno del Rapporto Integrato Sicurezza Portuale (RISP).”

Al successivo paragrafo 6.6.2.2.1:

*“Le tipologie di prodotti che si intende movimentare (...) hanno come principali indicazioni di pericolo l’infiammabilità e **la pericolosità per l’ambiente**. Per tali caratteristiche e per i quantitativi stoccabili, il nuovo Deposito ricadrà nel campo di applicazione del D. Lgs. 105/2015 in materia di controllo dei pericoli di incidente rilevante, quale Stabilimento di soglia superiore.*

Come meglio descritto nel Rapporto preliminare di Sicurezza previsto dal comma 1 dell’art. 16 del D.Lgs. 105/2015, presentato al Comitato Tecnico Regionale (CTR) della Liguria ai fini dell’ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) necessario ai fini del rilascio del Permesso di costruire del nuovo Deposito SUPERBA presso Ponte Somalia, gli scenari risultati credibili connessi a rilasci di sostanze infiammabili e conseguenti scenari di irraggiamento stazionario sono legati a:

- *rottura / perdita da tubazione nel bacino di contenimento serbatoi e nei bacini pompe/manifold;*
- *fuoriuscita significativa la carica o la scarica di navi cisterna;*
- *fuoriuscita significativa di durante le operazioni di carico/scarico ferrocisterne;*
- *rottura tenuta pompe.”*

Per tipologie di sostanze stoccate e quantitativi presenti, il progetto risulta classificato come di “soglia superiore” e soggetto alle disposizioni di cui agli artt. 13 (Notifica), 14 (Politica e Sistema di Gestione della Sicurezza) e 15 (Rapporto di Sicurezza) del D.Lgs. 105/2015.

Nello specifico, per la realizzazione dell’iniziativa è stato necessario ottenere il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) sul progetto definitivo, ex art. 16 D.Lgs. 105/2015, da parte del Comitato Tecnico Regionale, nell’ambito del quale viene recepito anche il parere del Comando VV.F. in materia di antincendio (D.P.R. 151/2011).

Il Rapporto Preliminare di Sicurezza redatto da Superba e presentato per il procedimento ex D.Lgs. 105/2015 sopra citato, non risulta disponibile fra la documentazione presentata in sede di istanza VIA, né alcun documento specifico in materia di analisi di sicurezza. Non è possibile quindi valutare integralmente l’entità del potenziale impatto ambientale di un evento incidentale che coinvolga il rilascio a mare di una sostanza pericolosa per l’ambiente, né in termine di frequenza, né di entità delle conseguenze.

Il Verbale n. 31 della seduta della IV Commissione regionale tenutasi il 9 novembre 2023, che riporta in allegato sia i pareri espressi dagli enti tecnici coinvolti che il Parere finale del procedimento, risulta però disponibile al pubblico.

Da questo si legge che il Comitato Tecnico Regionale nella riunione dell'11-10-2023 ha rilasciato il Nulla Osta di Fattibilità **non all'unanimità e con significative prescrizioni in termini progettuali / prestazionali**.

Si rimanda al documento completo riportato al seguente link per una disamina delle criticità rilevate dagli Enti preposti, **al momento non sanate con adeguate scelte progettuali da parte di Superba**:

https://www.regione.liguria.it/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=66781:verb-31-sed-iv-comm-09112023.pdf

Per quanto concerne nello specifico gli **aspetti di rischio ambientale**, si rileva che fra le sostanze movimentate nel terminale le seguenti sono classificate come pericolose per l'ambiente (tossiche o molto tossiche per gli organismi acquatici):

- Acetato di Vinile Monomero (AVM),
- Esano,
- Eptano.

Non sono noti i quantitativi stimati di movimentazione annua delle singole sostanze, né valutazioni dei potenziali impatti di eventi incidentali relativi a sversamenti durante le attività di movimentazione a mare.

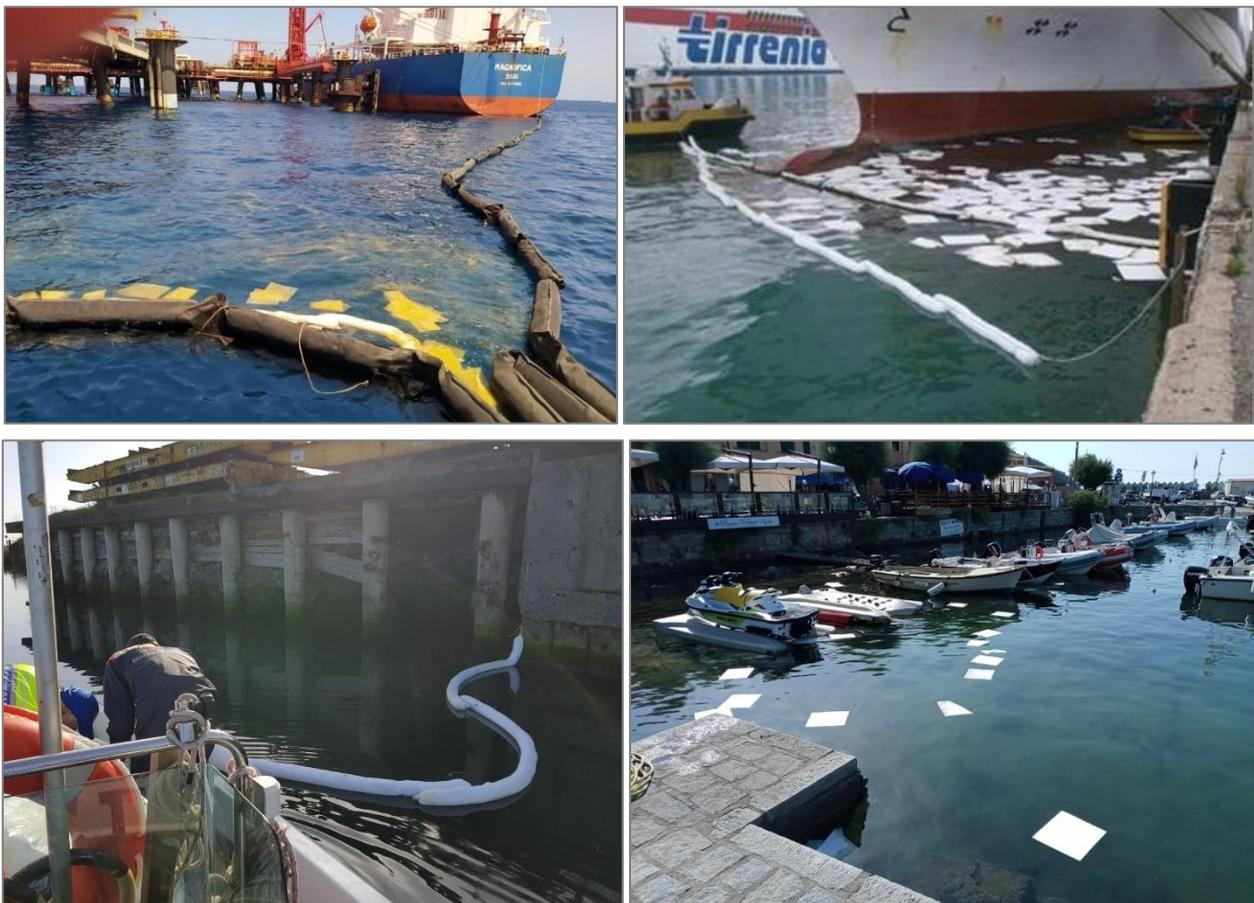


Figura 16 – Esempi di eventi incidentali con rilasci a mare di sostanze pericolose presso banchine portuali [fonte web]

Per descrivere in maniera semplificata la criticità dell'impatto legato allo "sversamento accidentale di sostanze inquinanti in specchio acqueo", a seguire si riporta un esempio numerico che stima in maniera speditiva i volumi di corpo idrico potenzialmente esposti ad effetti ambientali anche in caso di piccoli sversamenti.

- Si ipotizza un rilascio incidentale a mare di Acetato di Vinile Monomero di 100 kg circa.
- L'Acetato di Vinile Monomero ha elevata volatilità in atmosfera ed elevata solubilità. Da studi ufficiali ECHA⁶ (Agenzia europea per le sostanze chimiche) si deduce che in caso di sversamento a mare l'8,4% del quantitativo sversato viene trasferito per diluizione nel corpo idrico (quindi pari a 8,4 kg per il caso in esame).
- Il valore di concentrazione in acqua al di sotto del quale non si prevedono effetti ambientali (PNEC - Predicted No Effect Concentration) per l'Acetato di Vinile Monomero è stimato da ECHA pari a 0.011 mg/l.
- la profondità massima dell'area del porto di Genova in prossimità di ponte Somalia può essere fissata in 15 m⁷.

Un rilascio di soli 100 kg di AVM in mare potrebbe comportare potenziali effetti ambientali su uno specchio d'acqua equivalente di che potrebbe andare sicuramente oltre la diga foranea del Porto di Genova.

Si ricorda che, in caso di incidente, i quantitativi rilasciati possono essere tipicamente anche di uno o due ordini di grandezza superiori a quelli sopra esemplificati. In proporzione pertanto è atteso un coinvolgimento di volumi di acque marine / specchio d'acqua in proporzione di 10 e 100 volte tanto, come visibile da figura seguente:

⁶ Vinyl Acetate - Summary Risk Assessment Report - 2008

"(...) Concerning the distribution of VAM between various environmental compartments it is expected that the major environmental compartment is air (91.5%), with a smaller proportion entering the aqueous compartment (8.4%) and just negligible quantities being predicted for other compartments."

⁷ <https://webapp.navionics.com/?lang=it#boating@6&key=%3F%3F>

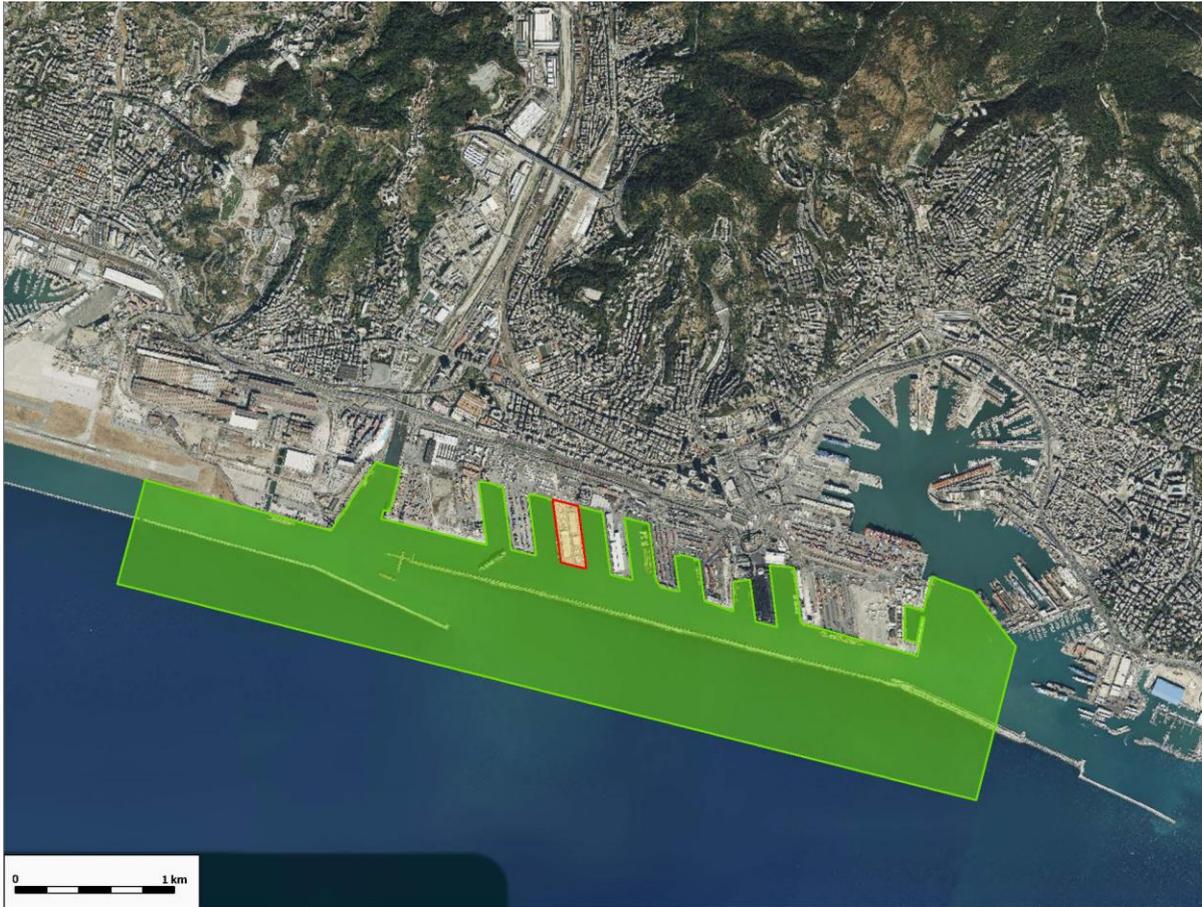


Figura 17 – Estensione dell'area coinvolta da potenziale rischio ambientale in caso di evento incidentale con rilascio a mare di AVM presso banchine portuali [elaborazione da Google Earth]

Sulla base delle considerazioni, per quanto semplificate, sopra riportate, appare quindi evidente come il tema della valutazione del rischio ambientale dato dalla realizzazione del terminale presso Ponte Somalia debba essere analizzato ed approfondito anche nell'ambito del procedimento in materia di VIA.

Nell'assetto attuale presso Ponte Somalia (assetto ante-operam) NON avviene movimentazione di sostanze pericolose; la realizzazione del progetto comporterà un potenziale impatto significativo negativo dato dal rischio di rilascio a mare di sostanze tossiche / molto tossiche per gli organismi acquatici (assetto post-operam), che necessita di valutazioni dedicate per poterne definire l'accettabilità.

Indipendentemente dall'adeguata definizione di misure di prevenzione e mitigazione per rispettivamente ridurre la frequenza di accadimento / la magnitudo delle conseguenze, non è quindi possibile escludere un potenziale impatto negativo ambientale per Ponte Somalia a seguito dell'esercizio del nuovo terminale.

4.3.7 Vincolo aeroportuale

In corrispondenza dell'area del nuovo terminale è identificato un vincolo relativo alla fascia di rispetto aeroportuale.

“(...) una parte nell'area sud di Ponte Somalia si trova all'interno della Zona di tutela C, individuata da ENAC secondo le disposizioni di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione Aerea (cfr. figura seguente), quindi l'area risulta soggetta, in generale, a potenziali limitazioni per garantire la sicurezza della navigazione aerea, secondo le fasce identificate nella figura seguente.”



Figura 45 – Aree di vincolo aeroportuale.

“Il “Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti” di ENAC in versione vigente (Edizione 2 del 21/10/2003), al cap. 6.6, prevede che “Nelle zone A,B,C vanno evitati insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, stadi), attività edilizia intensiva, scuole, ospedali e obiettivi sensibili, attività a rischio incendio, esplosione e danno ambientale.

Stante tale indicazione, il proponente ha deciso di installare all'interno della parte del Ponte Somalia che rientra nella Zona C di vincolo aeroportuale solamente serbatoi che non conterranno prodotti classificati come infiammabili o come pericolosi per l'ambiente (...)”

Quindi il Proponente ritiene sostanzialmente superato il vincolo sopra citato, disponendo di non stoccare sostanze infiammabili o pericolose per l'ambiente nei futuri serbatoi ubicati nella fascia vincolata.

Si osserva la permanenza di significative criticità in merito al vincolo in oggetto ed alle modalità previste da Superba per il superamento dello stesso:

1. l'indicazione dell'art. 707 del Codice della Navigazione è relativa ad *“attività a rischio incendio, esplosione e danno ambientale”*. Le attività svolte da un terminale non sono limitate al solo stoccaggio in serbatoi fissi, ma riguardano lo scarico/carico, la movimentazione in pipeline, etc.

La promiscuità delle operazioni che coinvolgono la movimentazione di prodotti infiammabili e pericolosi con l'ambiente è un aspetto che non si ritiene superabile con un mero vincolo di confine posto su una planimetria di progetto.

Gli aspetti operativi di un terminale multipurpose sono complessi e senza una separazione fisica e gestionale delle aree di stabilimento coinvolte nella movimentazione delle diverse tipologie di sostanze (soggette a vincolo ENAV - ossia infiammabili o pericolose per l'ambiente - e non soggette a vincolo ENAV), le modalità definite da Superba per il superamento del vincolo appaiono solo formali e non sostanziali.

2. Nonostante, come già detto in precedenza, non siano disponibili gli elaborati di analisi di rischio predisposti dal proponente per il procedimento ex D.Lgs. 105/2015, facendo riferimento alla sola mappa dell'inviluppo delle curve di danno riportata nel SIA Superba, si rileva che gli effetti significativi di eventi incidentali che coinvolgono sostanze pericolose, con possibili effetti domino, sono ampiamente ricompresi dentro la fascia del vincolo aeroportuale.

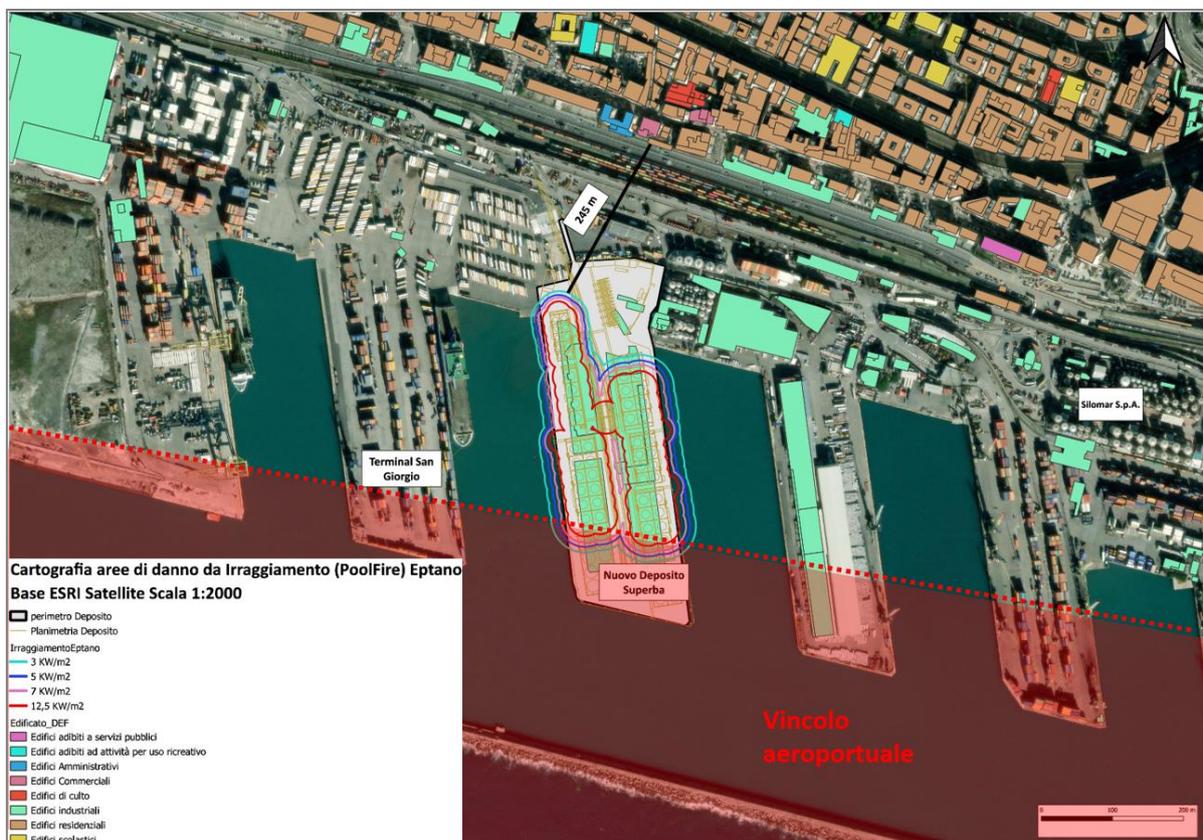


Figura 18: Elaborazione da Figura 117 SIA Superba – “Aree di danno da Irraggiamento (PoolFire) Eptano [Fonte: Rapporto preliminare di Sicurezza].”

Si osserva quindi che la soluzione progettuale adottata da Superba Srl per superare il vincolo aeroportuale che insiste sull'area di Porto Somalia non si ritiene sufficiente per garantire la sicurezza sia del traffico aereo che delle attività del nuovo terminale in quanto non risponde in termini sostanziali a quanto indicato dalle disposizioni di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione Aerea.

4.3.8 Impatto paesaggistico

Ai sensi dell'art. 23 comma g-bis del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., in sede di istanza di Valutazione di Impatto Ambientale si prevede obbligatoriamente la presentazione della Relazione Paesaggistica ai sensi del DPR 25/2006, o in alternativa se applicabile, la Relazione Paesaggistica semplificata ai sensi del DPR 31/2017.

A seguire l'estratto normativo di riferimento per l'adempimento sopra citato:

"Art. 23 - Presentazione dell'istanza, avvio del procedimento di VIA e pubblicazione degli atti

1. Il proponente presenta l'istanza di VIA trasmettendo all'autorità competente in formato elettronico:

(...)

*g-bis) la **relazione paesaggistica** prevista dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 dicembre 2005, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2006, o la relazione paesaggistica semplificata prevista dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31;"*

Dall'analisi dell'Elenco Elaborati e dai contenuti della documentazione disponibile si rileva che **la Relazione paesaggistica non è compresa nei documenti presentati da Superba in sede di istanza VIA.**

Si aggiunge inoltre che la valutazione di impatto paesaggistico presentata all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (paragrafo 6.5) presenta solo valutazioni qualitative e generiche, con riferimento alla metodologia semplificata indicata dalla Regione Lombardia ("Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" ai sensi dell'art. 30 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale Paesistico della Regione Lombardia).

La valutazione presentata non si ritiene conforme a quanto richiesto dalla documentazione tecnica e normativa di riferimento in materia di impatto paesaggistico, costituita principalmente dal DPCM 12 dicembre 2005 *"Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n.42"*.

Nello specifico si rileva la completa mancanza di valutazione sostanziale degli impatti e della compatibilità paesaggistica del progetto, oltre alla definizione degli eventuali elementi di mitigazione e compensazione necessari.

Si ricorda ad esempio, come strumento fondamentale per una robusta valutazione paesaggistica, il ricorso all'elaborazione di foto inserimenti dai punti di vista ritenuti significativi in funzione del layout di progetto e del contesto di inserimento. Il numero dei fotoinserti normalmente deriva da un'analisi specifica destinata a individuare i punti ritenuti significativi in termini di impatto paesaggistico, in relazione alla loro esposizione visuale, in funzione del loro valore paesaggistico o del grado di fruibilità e frequentazione dello stesso.

A titoli esemplificativo si riportano a seguire alcuni elaborati prodotti nell'ambito del procedimento VIA per la valutazione di impatto paesaggistico di un altro progetto⁸ ubicato nel Porto di Genova soggetto a Via di competenza ministeriale, non distante dall'area del progetto in esame.

⁸ <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1352/1707>

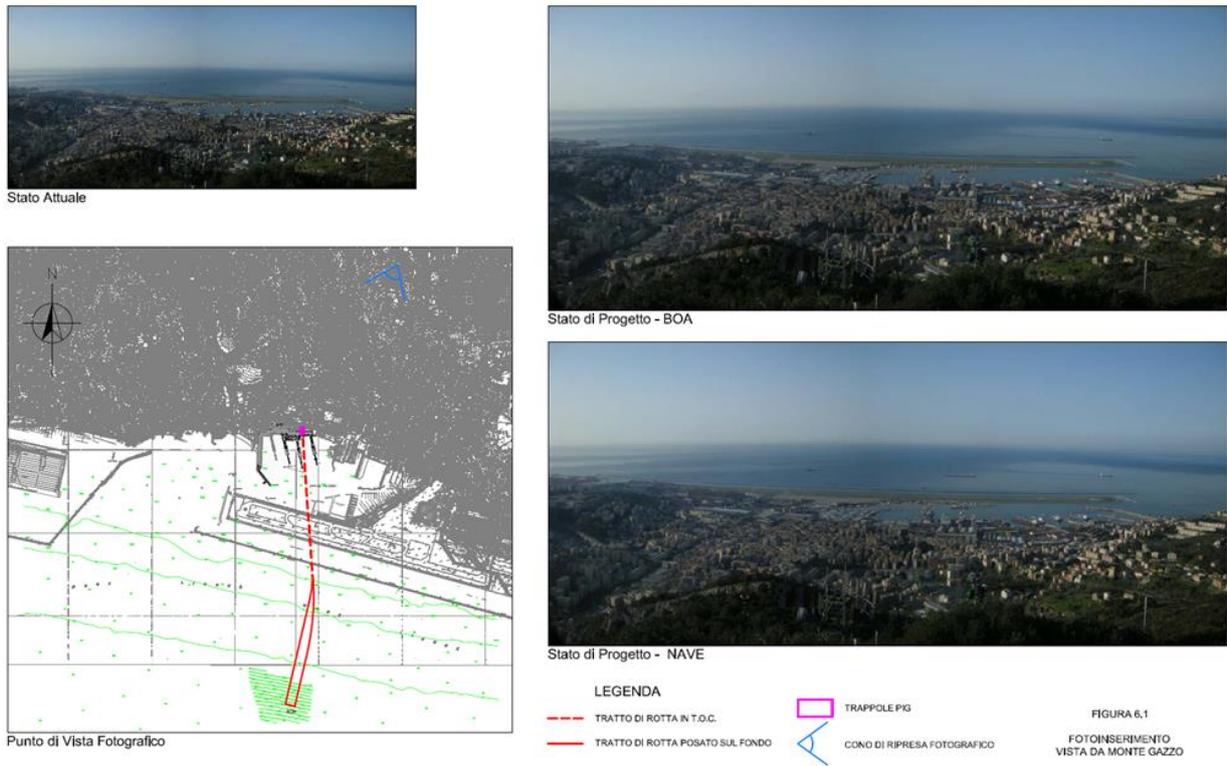


Figura 19: Inserimento visivo del Progetto “Porto Petroli di Genova “Nuovo terminale off-shore (...)” (estratto da figura 6.1)⁹

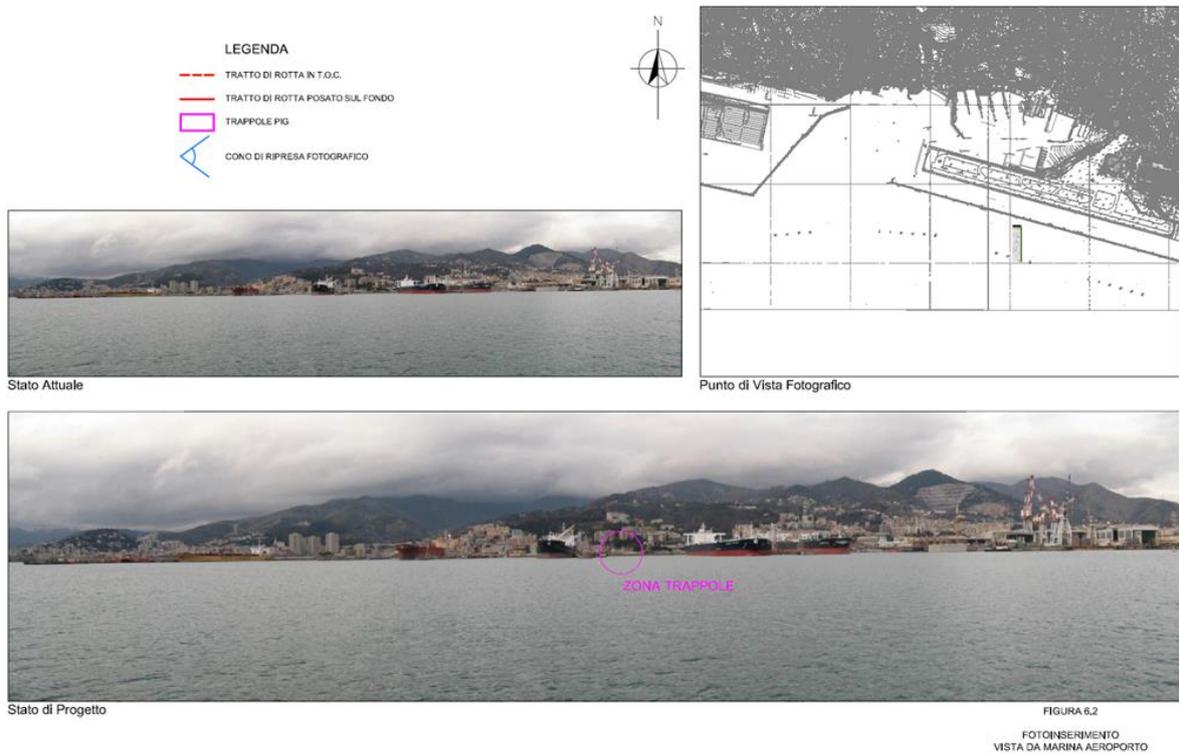


Figura 20: Inserimento visivo del Progetto “Porto Petroli di Genova “Nuovo terminale off-shore (...)” (estratto da figura 6.2)¹⁰

⁹ <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1352/1707?RaggruppamentoID=6&pagina=4>

¹⁰ <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1352/1707?RaggruppamentoID=6&pagina=4>

Per il caso specifico si segnala l'elevata sensibilità dell'area che, per quanto già antropizzata, risulta ubicata in un'area ad alta visibilità e con percezione significativa sia da mare che da terra.

Senza il ricorso ad una valutazione di impatto paesaggistico sviluppata sulla base delle indicazioni normative e metodologiche sopra indicate, non è possibile definire come non significativo l'impatto del progetto in esame.

Si ritiene quindi che l'assenza della presentazione di una Relazione Paesaggistica in sede di procedimento di VIA statale costituisca una grave lacuna sia in termini di conoscenza metodologica e normativa dello sviluppo dei procedimenti di VIA, che in termini di valutazione della significatività dell'impatto paesaggistico.

4.3.9 Impatto sulla salute

L'analisi dello stato attuale della salute della popolazione nell'area di inserimento del progetto viene effettuato mediante ricorso agli indicatori standardizzati, come descritto al paragrafo 6.6.1.1 del SIA Superba.

Data la sensibilità del caso in esame, un adeguato inquadramento dello stato di salute ante-operam è un aspetto imprescindibile della valutazione. A tal proposito si rilevano le seguenti carenze della valutazione effettuata da Superba al sopra citato paragrafo 6.6.1.1:

- I dati del profilo di salute si riferiscono solo ad indicatori di mortalità, si ritiene necessario includere anche **indicatori di ospedalizzazione**.
- I **dati** riportati sono ormai **datati**:
 - Rapporto Standardizzato di Mortalità (RSM) per tutte le cause 2009-2013
 - Rapporto Standardizzato di Incidenza (RSI) per tumori maligni 2009-2013
 - rapporto standardizzato di incidenza (RSI) per tutti i tumori maligni 2005-2009

Si ritiene necessario un aggiornamento dei dati, perlomeno al 2019, considerando che dal 2020 in poi questi possono non esser considerati rappresentativi a causa della Pandemia Covid-19. Si ricorda che i dati aggiornati a livello comunale sono disponibili presso il sito web ISTAT o in alternativa il proponente può far richiesta alle Autorità sanitarie di riferimento.

- Si ritiene necessario **riportare anche indicatori in riferimento a mortalità per patologie specifiche** in relazione alle potenziali esposizioni connesse con gli impatti in sede di realizzazione ed esercizio del progetto in esame (si rimanda alle Linee Guida ISS per maggiori dettagli/indicazioni). Si citano ad esempio le seguenti cause di mortalità con i relativi codici ICD-10:
 - Malattie sistema circolatorio I00-I99
 - Malattie apparato respiratorio J00-J99
 - Malattie apparato digerente K00-K92
 - Malattie apparato urinario N00-N39

Si ricorda ancora una volta la necessità di approfondire in maniera quantificata, in accordo ad esempio alle metodologie indicate dalle Linee Guida ISS, le valutazioni in materia di impatto sanitario del progetto in esame (si rimanda ai dettagli riportati ai paragrafi da 4.3.1 a 4.3.6).

In conclusione, in materia di impatto sanitario, **la valutazione presentata riporta carenze significative in merito alla caratterizzazione dello stato di salute ante-operam e l'assenza di valutazioni adeguate in materia di impatto sanitario del progetto in esame**, come già segnalato ai precedenti paragrafi.

4.3.10 Impatto cumulativo

Nel SIA Superba al paragrafo 7.2 “Valutazione degli impatti cumulativi” viene riportata una disamina dei progetti autorizzati / in corso di autorizzazione presenti nell’area di esame. In figura seguente è illustrata l’ubicazione di quelli più prossimi all’area di progetto.

Si rileva come soprattutto gli interventi del Parco Fuori Muro siano adiacenti all’area del progetto in esame e soprattutto agli stessi recettori residenziali più impattati dalle attività di realizzazione del progetto Somalia.

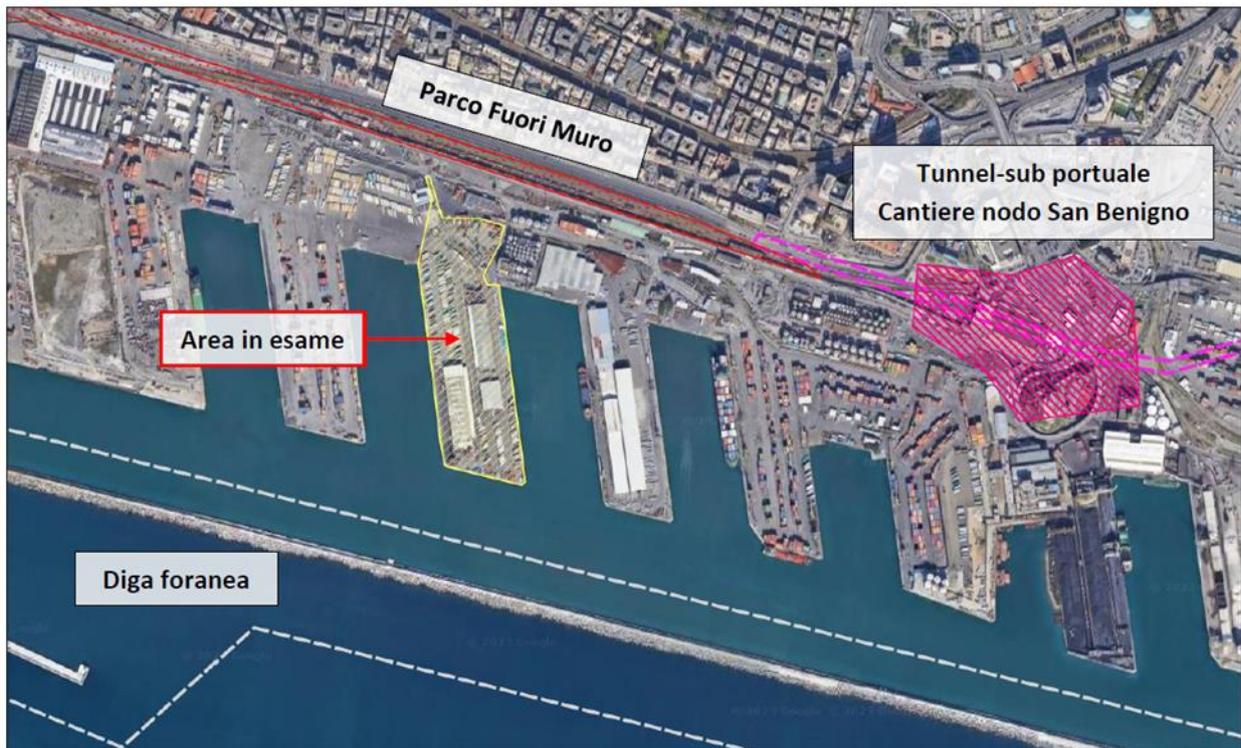


Figura 21: Estratto da SIA, Figura 147 SIA Superba – “Ubicazione generale delle aree dedicate ai progetti identificati rispetto all’area in esame”

Il cronoprogramma riportato in Tabella 76 del SIA mostra una sostanziale sovrapposizione temporanea delle attività di realizzazione dei cantieri di tali progetti.

Nel SIA viene riportata anche una sintesi degli impatti attesi di questi altri progetti.

La promiscuità dei cantieri sopra citati comporta la necessità di un’analisi combinata degli affetti dei cantieri al fine di poter escludere impatti significativi sui recettori ivi presenti, la valutazione qualitativa riportata nel SIA non permette di escludere in maniera certa l’assenza di tali impatti. A titolo esemplificativo si riportano a seguire considerazioni in merito alle emissioni di polveri dalle attività di cantiere.

Oltre ai limiti valutativi e le potenziali criticità già indicate al precedente paragrafo 4.2.5 per la stima delle emissioni di polveri del progetto in esame, si rileva la sovrapposizione degli effetti legati agli impatti dei cantieri citati. Nello specifico, considerando che:

- le emissioni per progetto Superba nella loro attuale definizione sono presumibilmente superiori alla soglia di attenzione indicata da ARPAT,

- i valori di picco stimati per le ricadute al suolo delle emissioni di polveri del Progetto Fuori Muro, sommati al valore di fondo dell'area si attestano su valori dell'ordine di circa $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ($24,72 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per la media annua e $26,79 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per massimo giornaliero), valori entrambi superiori al 50% dei limiti definiti dal D.Lgs. 155/2010 (rispettivamente 40 e $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$),

non sono esclusi impatti rilevanti per i recettori presenti nell'area.

Tali considerazioni si applicano di fatto anche agli altri impatti prevedibili per la fase di cantiere, alcuni dei quali (emissioni di cantiere, rumore) anche direttamente correlati all'impatto sulla salute pubblica in riferimento alla popolazione potenzialmente esposta agli effetti della simultaneità dei cantieri previsti dai vari progetti.

In sintesi, dunque **l'assenza di specifiche valutazione quantificate cumulate sulla contemporaneità degli effetti dei numerosi interventi previsti in prossimità di quello di Ponte Somalia non permette di escludere impatti significativi e con durate non trascurabili (almeno 2-3 anni) sull'ambiente e la salute della popolazione.**

4.3.11 Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA)

Nel SIA Superba si indica al paragrafo 9 Piano di Monitoraggio Ambientale:

*“Gli esiti delle valutazioni svolte nell’ambito dello Studio di Impatto Ambientale, di cui ai paragrafi precedenti, dimostrano che le attività previste per la realizzazione del progetto in esame saranno pienamente sostenibili sotto il profilo ambientale. In particolare, **non sono emersi impatti significativi e negativi** per le matrici ambientali in fase di cantiere e di esercizio del nuovo Deposito.*

*Pertanto, in termini di **monitoraggio**, gli effetti ambientali riconducibili alle attività di cantiere e all’esercizio del nuovo impianto nello stato futuro non richiedono l’esecuzione di monitoraggi specifici.*

È comunque possibile citare il fatto che a seguito della messa in esercizio dell’opera sarà certamente effettuata una campagna di rilievi acustici in situ, per la verifica delle valutazioni di carattere previsionale condotte nel presente Studio e quindi dei livelli di riferimento per la classificazione acustica dell’area.”

La definizione di Progetto di Monitoraggio Ambientale viene richiesta in sede di procedimento VIA Statale, in accordo con quanto previsto dalle Linee Guida nella Rev. 1 del 16/06/2014, redatte dal MATTM, dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e dall’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ISPRA, per poter **dimostrare l’assenza di impatti significativi e negativi**.

Alcuni elementi minimi che devono essere inclusi nel PMA sono i seguenti:

1. **Monitoraggio dello scenario ambientale di riferimento (ante operam)**, da confrontare con le successive fasi di monitoraggio mediante la rilevazione dei parametri caratterizzanti lo stato delle componenti ambientali potenzialmente interessate prima dell’avvio dei lavori per la realizzazione dell’opera.
2. **Monitoraggio degli effetti ambientali in corso d’opera**, al fine di verificare l’evoluzione dello scenario ambientale di riferimento rilevato nella fase precedente.
3. **Monitoraggio degli effetti ambientali post operam**, quali fasi di variazione dello scenario di riferimento durante la fase di esercizio dell’opera mediante la valutazione delle componenti ambientali sulle quali è stato valutato un impatto ambientale significativo nell’ambito dello SIA.

Tali ultime due fasi di monitoraggio permettono di verificare l’efficienza delle misure di mitigazione previste nello SIA nonché di identificare eventuali impatti ambientali non previsti o di entità superiore rispetto a quanto già valutato.

4. **Comunicazione degli esiti di monitoraggio**, di cui ai punti precedenti, alle Autorità Competenti.

Al momento non è stato definito alcun strumento di monitoraggio oggettivo che possa garantire la verifica delle previsioni di impatto ipotizzate dell’estensore del SIA, requisito fondamentale in tutti i procedimenti di valutazione di impatto ambientale di nuovi progetti.

Si ritiene quindi che **l’assenza della definizione di un PMA in sede di procedimento di VIA costituisca una grave lacuna sia in termini di conoscenza metodologica e normativa dello sviluppo dei procedimenti di VIA, che in termini di verifica quantificata della reale entità degli impatti previsti.**

Si ritiene necessario da parte del proponente lo sviluppo di un PMA in accordo con quanto previsto dalle Linee Guida nella Rev. 1 del 16/06/2014, redatte dal MATTM, dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ISPRA per garantire la verifica della stima degli impatti effettuata in sede di procedimento di VIA. Si citano ad esempio come aspetti minimi da dover includere nel PMA:

- monitoraggio delle emissioni sonore presso i recettori ante-operam, durante il cantiere e durante l'esercizio,
- monitoraggio delle emissioni di polveri presso i recettori ante-operam e durante le attività di cantiere,
- monitoraggio delle emissioni di VOC presso i recettori ante-operam e durante l'esercizio,
- monitoraggio delle emissioni odorigene presso i recettori ante-operam e durante l'esercizio.

5 CONCLUSIONI

La delocalizzazione dei depositi per prodotti chimici e petrolchimici di Multedo (GE), 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 dalle Amministrazioni competenti.

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.

La Società Superba S.r.l., proprietaria di un Deposito costiero sito in via Multedo di Pegli n. 15, a Genova, ha in progetto la delocalizzazione delle proprie attività di stoccaggio e movimentazione prodotti liquidi chimici in un'area del Porto di Genova, individuata nel Ponte Somalia, tra la Calata Tripoli e la Calata Mogadiscio.

La Società Superba Srl ha presentato in data 22.12.2023 al MASE ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del proprio progetto.

La presente relazione è stata predisposta da Sampierdarena Olii Srl, SAAR Depositi Portuali SpA e Silomar SpA al fine di formulare le proprie osservazioni nell'ambito Procedura Prot. 2023-0293303 ai sensi dall'art. 23 c. 3 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per il Progetto di delocalizzazione del deposito di Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalia.

Nello specifico, a valle di una puntuale disamina della documentazione presentata da Superba Srl nell'ambito del procedimento sopra descritto, si riportano sinteticamente a seguire le osservazioni formulate:

OSSERVAZIONE #1 (par. 3)

Il progetto proposto presenta una carenza di dettagli in merito alla definizione puntuale delle Migliori Tecniche Disponibili applicate.

Considerando che l'ammodernamento delle tecnologie impiegate nel deposito esistente costituisce una delle motivazioni dell'iniziativa, si osserva la necessità di una disamina puntuale dell'applicazione delle Migliori Tecniche Disponibili (MTD o BAT – Best Available Techniques) applicabili per il caso in esame, con riferimento ad esempio al "Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage" del Luglio 2006.

OSSERVAZIONE #2 (par. 4.2) – Disallineamenti metodologici in materia di VIA

Sono stati rilevati dei disallineamenti rispetto ai riferimenti tecnico-normativi vigenti in merito alla metodologia di valutazione di impatto ambientale.

Nello Studio di Impatto Ambientale presentato da Superba Srl sono stati rilevati disallineamenti rispetto a quanto indicato dalle norme di riferimento per le modalità applicative di valutazione di impatto ambientale di progetti quali:

- mancata individuazione dell'area vasta,
- non presente una definizione univoca di stato ante – operam e stato post – operam,
- alcune componenti ambientali non valutate.

OSSERVAZIONE #3 (par. 4.3.1) - Presenza di recettori sensibili e rischio sanitario

La distanza fra il terminale ed i recettori nella nuova localizzazione non garantisce l'assenza di possibili criticità di esposizione in termini di salute e sicurezza e pertanto si osserva la necessità di sviluppare valutazioni in materia di rischio sanitario.

Si rileva la presenza di recettori sensibili (scuola) a circa 200 m e di recettori residenziali a circa 130 m. La distanza fra i più prossimi recettori residenziali aumenta, nel passare alla nuova localizzazione, aumenta di solo 100 m circa (15-35 m in assetto attuale e 130 m in assetto futuro). Si comprende come tale incremento di distanza, principale finalità del progetto, sia tale da non garantire l'assenza di possibili criticità di esposizione dei recettori residenziali presenti in prossimità del nuovo sito in termini di salute e sicurezza. Nella documentazione SUPERBA non è presente alcuna valutazione in termini di rischio sanitario, nonostante il principale obiettivo della delocalizzazione dei terminali di stoccaggio e movimentazione di prodotti chimici e petrolchimici di Multedo derivi dall'esigenza di ridurre l'impatto dei terminali esistenti sulla popolazione residente in prossimità degli stessi.

OSSERVAZIONE #4 (par. 4.3.2) - Effetti derivanti dalle attività di demolizione delle strutture esistenti

Si osserva la necessità di compiute valutazioni in merito ai rischi derivanti dalle attività di demolizione, con particolare riferimento alle potenziali criticità ambientali (emissioni di polveri, presenza di sostanze pericolose nelle strutture e impianti da smantellare, movimentazione di terreni potenzialmente contaminati).

Risulta necessario un approfondimento sulla stima delle emissioni di polveri dovute a tutte le fasi di lavorazione previste (inclusa Fase 0 di demolizione) in quanto non sembra rispettato il valore di attenzione per la tutela di esposizione della popolazione alle emissioni di polveri da cantiere indicato da fonti ufficiali (ARPAT).

Altra criticità è legata alla possibile presenza di sostanze pericolose nelle strutture e impianti da smantellare, quali ad esempio Materiali Contenenti Amianto (MCA), Fibre Artificiali Vetrose (FAV), trasformatori o altre apparecchiature con presenza di PCB e PCT, apparecchiature contenenti sostanze dannose per l'ozono (F-Gas). Nella valutazione non si fa alcun riferimento a censimenti effettuati, ad eventuali prelievi di campioni ed analisi di sostanze pericolose potenzialmente presenti, alle modalità di gestione e alle misure previste per la tutela della salute e dell'ambiente. Si segnala infine che, ove tali attività di demolizione vadano a interessare lo smantellamento delle fondazioni, le criticità sono ancora più elevate per la potenziale esposizione anche a suoli potenzialmente contaminati.

OSSERVAZIONE #5 (par. 4.3.3) – Emissioni in atmosfera

Data la rilevanza della tematica di esposizione della popolazione si osserva la necessità di redigere uno studio modellistico di ricadute al suolo delle emissioni con ipotesi maggiormente conservative in termini di assetto emissivo e di limiti di riferimento, associato ad una valutazione del rischio sanitario secondo le metodologie ufficiali di riferimento.

Nel SIA Superba si stima tale contributo in un'emissione di COV (Composti Organici Volatili) pari a 120,95 t all'anno, costituiti da diverse tipologie di sostanze pericolose. Dalla disamina dello studio modellistico si rilevano alcune imprecisioni e valutazioni poco conservative (necessità di effettuare la simulazione ubicando i punti di emissione in corrispondenza dei serbatoi posti a minor distanza dai recettori individuati, impiegati come valori limite i TLV-TWA, non adeguati per recettori di tipo residenziale).

OSSERVAZIONE #6 (par. 4.3.4) – Impatto odorigeno

Si osserva la necessità di sviluppare un'analisi modellistica dedicata per poter valutare possibili effetti ambientali significativi in relazione alla componente di disturbo odorigeno.

Nel SIA Superba si analizzano le soglie odorigene delle sostanze movimentate ed alcune di queste presentano valori molto bassi. In relazione alla presenza a distanze ridotte dal sito di recettori, si osserva la necessità di una valutazione di maggior dettaglio in merito al potenziale disturbo connesso all'esercizio del terminale, in linea con i riferimenti normativi e metodologici applicabili vigenti (i riferimenti del SIA non sono aggiornati al quadro normativo attuale).

OSSERVAZIONE #7 (par. 4.3.5) – Stato di qualità di suolo, sottosuolo ed acque sotterranee

Si osserva la necessità di effettuare un'adeguata campagna di caratterizzazione di suolo, sottosuolo ed acque sotterranee dell'area interessata dagli scavi (possibilmente con modalità concordata con l'Autorità Competente ed effettuata in contraddittorio con Enti di Controllo) per poter valutare gli effetti ambientali connessi all'eventuale contaminazione dei suoli.

Dall'analisi di dati, informazioni e valutazioni riportate nel SIA Superba emerge che la tematica di valutazione dell'impatto derivante dalle interazioni con suolo, sottosuolo ed acque sotterranee risulta trattata in maniera incompleta. La realizzazione di Ponte Somalia è stata effettuata mediante in ricorso a riporti antropici, di non nota origine e caratteristiche. Nel caso in cui venga appurata un'eventuale contaminazione dei terreni, tale tematica ambientale avrebbe una criticità molto significativa in relazione a molteplici aspetti (es. smaltimento terreni contaminati, rischi ambientali e sanitari derivanti dal sollevamento di polveri contaminate e di volatilizzazione di eventuali altri contaminanti gassosi).

OSSERVAZIONE #8 (par. 4.3.6) – Rischi da possibili incidenti con conseguenze ambientali

Si osserva che il tema della valutazione rischi da possibili incidenti con conseguenze ambientali presso il nuovo terminale debba esser analizzato ed approfondito anche nell'ambito del procedimento in materia di VIA. Sono prevedibili impatti negativo ambientali per Ponte Somalia a seguito dell'esercizio del nuovo terminale.

Per tipologie di sostanze stoccate e quantitativi presenti, il progetto risulta classificato come di "soglia superiore" e soggetto alle disposizioni di cui agli artt. 13 (Notifica), 14 (Politica e Sistema di Gestione della Sicurezza) e 15 (Rapporto di Sicurezza) del D.Lgs. 105/2015. Per la realizzazione dell'iniziativa è stato ottenuto il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) sul progetto definitivo, ex art. 16 D.Lgs. 105/2015, con parere non unanime e con significative prescrizioni in termini progettuali / prestazionali, al momento non sanate con adeguate scelte progettuali da parte di Superba.

Nel terminale sono movimentate Acetato di Vinile Monomero (AVM), Esano ed Eptano, sostanze classificate come pericolose per l'ambiente (tossiche o molto tossiche per gli organismi acquatici). I potenziali effetti di rilasci, anche minori, di tali sostanze nello specchio d'acqua possono comportare conseguenze ambientali non trascurabili. Nell'assetto attuale presso Ponte Somalia (assetto ante-operam) NON avviene movimentazione di sostanze pericolose, la realizzazione del progetto comporterà un potenziale impatto significativo negativo dato dal rischio di rilascio a mare di sostanze tossiche / molto tossiche per gli organismi acquatici (assetto post-operam).

OSSERVAZIONE #9 (par. 4.3.7) – Vincolo aeroportuale

La soluzione progettuale adottata da Superba Srl per superare il vincolo aeroportuale che insiste sull'area di Porto Somalia non si ritiene sufficiente per garantire la sicurezza sia del traffico aereo che delle attività del nuovo terminale in quanto non risponde in termini sostanziali a quanto indicato dalle disposizioni di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione Aerea.

Il vincolo aeroportuale che insiste su parte di Ponte Somalia prevede che vadano "evitati (...) attività a rischio incendio, esplosione e danno ambientale". Il Proponente ritiene sostanzialmente superato il vincolo sopra citato, disponendo di non stoccare sostanze infiammabili o pericolose per l'ambiente nei futuri serbatoi ubicati nella fascia vincolata. Le attività svolte da un terminale non sono limitate al solo stoccaggio in serbatoi fissi, ma riguardano lo scarico/carico, la movimentazione in pipeline, etc. Senza una separazione fisica e gestionale delle aree di stabilimento coinvolte nella movimentazione delle diverse tipologie di sostanze (soggette a vincolo ENAV - ossia infiammabili o pericolose per l'ambiente - e non soggette a vincolo ENAV), le modalità definite da Superba per il superamento del vincolo appaiono solo formali e non sostanziali. Inoltre le aree interessate da effetti significativi di eventi incidentali che coinvolgono sostanze pericolose, con possibili effetti domino, sono ampiamente ricompresi dentro la fascia del vincolo aeroportuale.

OSSERVAZIONE #10 (par. 4.3.8) – Impatto paesaggistico

Si osserva che non è stata presentata una relazione paesaggistica, così come invece previsto dell'art 23 c.g-bis del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (in sede di istanza di Valutazione di Impatto Ambientale si richiede la presentazione della Relazione Paesaggistica ai sensi del DPR 25/2006, o in alternativa, se applicabile, la Relazione Paesaggistica semplificata ai sensi del DPR 31/2017).

La presentazione di una relazione paesaggistica redatta secondo quanto previsto dal DPCM 12 dicembre 2005 è obbligatorio per progetti sottoposti a procedimenti di VIA in sede statale. In aggiunta per il caso specifico si segnala l'elevata sensibilità in termini paesaggisti dell'area, ubicata in un'area ad alta visibilità e con percezione significativa sia da mare che da terra. La valutazione effettuata è qualitativa e con strumenti non adeguati alla criticità del caso in esame.

OSSERVAZIONE #11 (par. 4.3.9) – Caratterizzazione dello stato di salute ante-operam

Si osserva la necessità di aggiornare ed approfondire le valutazioni effettuate in termini di caratterizzazione dello stato di salute ante-operam della popolazione potenzialmente esposta agli effetti del progetto.

È stato rilevato l'impiego di dati sanitari non completi (mancanza di indicatori di ospedalizzazione, indicatori di mortalità per patologie specifiche) e l'utilizzo di dati sanitari ormai datati (2009-2013 per mortalità totale e per tumori, 2005-2009 per incidenza tumori).

OSSERVAZIONE #12 (par. 4.3.10) – Impatto cumulativo

Si osserva la necessità di effettuare specifiche valutazioni quantificate cumulate sulla contemporaneità degli effetti sull'ambiente e sulla salute dei numerosi interventi previsti in prossimità di quello di Ponte Somalia. Si cita a titolo esemplificativo, ma non esaustivo, la necessità di porre particolare attenzione agli effetti sui recettori residenziali / sensibili delle emissioni di polveri dai cantieri del progetto in esame e di quelli più prossimi.

La promiscuità dei cantieri del Parco Fuori Muro e del Tunnel-sub portuale necessita di un'analisi combinata quantificata degli effetti dei diversi cantieri al fine di poter escludere impatti significativi sui recettori ivi presenti, la valutazione qualitativa riportata nel SIA non permette di escludere in maniera certa l'assenza di tali impatti (es. emissioni di polveri dalle attività di cantiere).

OSSERVAZIONE #13 (par. 4.3.11) – Progetto di monitoraggio ambientale

Si osserva che non è stato presentato un Progetto di Monitoraggio Ambientale con le modalità previste dalle Linee Guida ministeriali nella Rev. 1 del 16/06/2014.

Al momento non è stato definito alcun strumento di monitoraggio oggettivo che possa garantire la verifica delle previsioni di impatto ipotizzate dell'estensore del SIA, requisito fondamentale in tutti i procedimenti di valutazione di impatto ambientale di nuovi progetti. Si citano ad esempio come aspetti minimi da dover includere nel PMA il

- monitoraggio delle emissioni sonore presso i recettori ante-operam, durante il cantiere e durante l'esercizio,
- monitoraggio delle emissioni di polveri presso i recettori ante-operam e durante le attività di cantiere,
- monitoraggio delle emissioni di VOC presso i recettori ante-operam e durante l'esercizio,
- monitoraggio delle emissioni odorigene presso i recettori ante-operam e durante l'esercizio.

Alla luce delle osservazioni sopra formulate appare evidente che per il progetto proposto non si possano al momento escludere impatti significativi e negativi sull'ambiente e sulla popolazione.

Prot.CIE 72/2024

Spett.le Ministero dell'ambiente e della transizione ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo (DVA)
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 – ROMA
va@pec.mite.gov.it

OSSERVAZIONI

della società **SILOMAR S.p.a.**, con sede legale in 16149 Genova, Ponte Etiopia, codice fiscale e partita IVA 00246590103, in persona dell'Amministratore Delegato, nonché legale rappresentante *pro tempore*, dott. Andrea Rebolino, a quanto *infra* debitamente autorizzato in forza degli atti sociali;

sul procedimento di valutazione dell'impatto ambientale
n. 10862
avente ad oggetto

"il progetto di delocalizzazione del deposito Superba srl di Genova presso Ponte Somalia".

° ° °

La società SILOMAR s.p.a., titolare di un deposito costiero nel porto di Genova, in località Ponte Etiopia;

- visto l'avviso al pubblico del 19.01.2024, pubblicato dalla società SUPERBA s.r.l., con sede in 16155 Genova, Via Multedo di Pegli, 15, con la quale si è reso noto l'avvenuto deposito in data 22.12.2023 presso il Ministero della transizione ecologica, DVA, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006, di istanza per l'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto su menzionato, ai sensi dell'Allegato II del D.Lgs. n. 152/2006, n. 12 "*Interventi per la difesa del mare: - terminali per il carico e lo scarico degli idrocarburi e sostanze pericolose*";
- presa visione degli elaborati di progetto resi disponibili sul Portale della DVA, come da elenco parimenti pubblicato;
- ritenuto di avere diritto ed interesse a presentare osservazioni per contribuire allo svolgimento del procedimento, segnatamente al fine di evidenziare le gravi carenze e lacune del progetto e della documentazione presentata dall'operatore SUPERBA s.r.l. per la valutazione d'impatto ambientale, che non consentono la conclusione positiva del procedimento stesso;
- preso atto che il termine di 60 giorni di cui all'art. 24, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006, per la presentazione delle osservazioni scade il 19.03.2024;
- ritenuto opportuno compendiare le proprie osservazioni - come analisi, considerazioni, rilievi e conclusioni - in un'apposita relazione tecnica organica ed autosufficiente, denominata "Osservazioni ai sensi dell'art. 24 c. 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.", corredata di grafici e di rilievi fotografici, che, per speditezza e semplicità di esame, si allega al presente atto a formarne parte integrante ed essenziale.

Quanto sopra premesso

rassegna a codesto Ministero e, per esso, alla DVA, le proprie osservazioni come da relazione tecnica allegata, con riserva di integrazioni, anche, ma non solo, nel caso di modifiche e/o integrazioni della documentazione già presentata, di cui chiede di essere informata nei modi di legge;



si dichiara consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7, e dell'art. 19, comma 12, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i, le presenti osservazioni, compresa la relazione tecnica allegata che le esplicita e compendia, saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali di codesto Ministero.

Con osservanza

Genova, 18 marzo 2024

SILOMAR S.p.A.
L'Amministratore Delegato
(Dott. Andrea Rebolino)

Firmato digitalmente da: REBOLINO ANDREA
Data: 18/03/2024 10:58:56

Allegato: testo delle Osservazioni ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006.

