



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2013 – 0024000 del 21/10/2013

Genova, 16/10/2013

Prot. n. PG/2013/171986

Class./fasc.: 2013/G 13.17/2

Allegati:

Al
Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione generale per le Valutazioni
Ambientali
Divisione II
Sistemi di Valutazione Ambientale
Via C. Colombo 44
00147 ROMA

OGGETTO: Procedura di VIA nazionale relativa al nuovo terminal offshore di tipo CALM in Comune di Genova. Proponente Porto Petroli di Genova SpA. Trasmissione parere regionale.



Anticipata via e-mail a digianfrancesco.carlo@minambiente.it

Ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006 si trasmette, in allegato, il parere regionale relativo alla pratica di cui in oggetto, approvato con DGR n. 1241/2013.

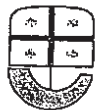
Per quanto attiene la prevista riunione del gruppo istruttore della Commissione VIA/VAS prevista per il giorno 18/10 p.v. si richiede la possibilità di partecipare alla stessa con sistema di videoconferenza.

Per informazioni è possibile contattare il Responsabile del Procedimento regionale, Ing. Roberto Boni, tel 010/5485285, e-mail roberto.boni@regione.liguria.it.

Distinti saluti

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott.ssa Gabriella Minervini)

SCHEMA N. NP/20037
DEL PROT. ANNO 2013



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Segreteria Generale Gabinetto del Presidente della Giunta Regionale
Staff Centrale e Servizi Giunta - Settore

SEDUTA DELLA GIUNTA REGIONALE: N 3205 del 11/10/2013

N. 1241

IN DATA 11/10/2013

OGGETTO : Porto Petroli di Genova SpA. Nuovo terminal offshore di tipo CALM. Procedura di VIA Nazionale. Parere ex art. 25 D.Lgs. 152/2006.

CERTIFICAZIONE DELLE RISULTANZE DELL'ESAME DELL'ATTO

Si **ATTESTA** che nel corso dell'odierna seduta della Giunta Regionale, **PRESIDENTE** Claudio Burlando, con la partecipazione dei seguenti Componenti, che si sono espressi in conformità di quanto a fianco di ciascuno indicato:

PRESENTI	ASSENTI	I COMPONENTI DELLA GIUNTA - SIGNORI	VOTI ESPRESSI		
			FAVOR.	ASTEN.	CONTR.
X		Claudio Burlando - Presidente	X		
X		Claudio Montaldo - Vice Presidente	X		
X		Giovanni Barbagallo - Assessore	X		
X		Angelo Berlangieri - Assessore	X		
	X	Giovanni Boitano - Assessore			
X		Renata Briano - Assessore	X		
X		Gabriele Cascino - Assessore	X		
X		Renzo Guccinelli - Assessore	X		
X		Raffaella Paita - Assessore	X		
X		Lorena Rambaudi - Assessore	X		
X		Sergio Rossetti - Assessore	X		
X		Matteo Rossi - Assessore	X		
X		Giovanni Enrico Vesco - Assessore	X		
12	1		12		

RELATORE alla Giunta Renata Briano e con l'assistenza del Segretario Generale e del Dott.ssa Roberta Rossi, che ha svolto le funzioni di **SEGRETARIO**

LA GIUNTA REGIONALE

all'unanimità **HA APPROVATO** il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale da pag. 1 a pag. 3 della presente cartella, autenticato dal Segretario della Giunta Regionale.

Data - IL SEGRETARIO

11/10/2013 (Roberta Rossi)

Il presente **ATTO** viene contraddistinto col numero, a margine indicato, del **REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA REGIONALE - Parte I**.

RISULTANZE DELL'ESAME	AUTENTICAZIONE COPIE SETTORE STAFF CENTRALE E SERVIZI GIUNTA P...../C.....C..... L'ISITUTTORE (Cinzia Incarni)	CODICE PRATICA : V314
	PAGINA : I	COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N.NP/20037
DEL PROT. ANNO.....2013



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

OGGETTO : Porto Petroli di Genova SpA. Nuovo terminal offshore di tipo CALM. Procedura di VIA Nazionale. Parere ex art. 25 D.Lgs. 152/2006.

DELIBERAZIONE

N.

1243
del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA

IN DATA 11/10/2013

LA GIUNTA REGIONALE

RICHIAMATI:

- Il D.Lgs. 152/2006 "Nome in materia Ambientale", come modificato dal D.Lgs. 4/2008 ed in particolare:
 - l'articolo 6, comma 6, secondo il quale sono sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale i progetti contenuti nell'All. II e III alla parte seconda del medesimo decreto,
 - L'art. 7 c. 3 con cui viene stabilito che i progetti elencati nell'all. II alla parte seconda sono sottoposti alla VIA in sede statale;
 - L'art. 23, che regola la presentazione dell'istanza da parte del soggetto proponente;
 - L'art. 25, c. 2, che stabilisce che l'Autorità competente acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata nonché, nei casi di progetti di competenza dello Stato, i pareri delle Regioni interessate, che deve essere reso entro 90 giorni dalla presentazione dell'istanza;
 - L'art. 26 c. 3, che stabilisce che l'autorità competente può richiedere integrazioni alla documentazione presentata ed il c. 3-bis che stabilisce che la stessa autorità, ove ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali e rilevanti per il pubblico dispone una nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 24 dello stesso D.Lgs.;
- La L.R. 38/98 "Disciplina della Valutazione di Impatto Ambientale" ed in particolare:
 - L'art. 2 che definisce l'ambito di applicazione della legge;
 - L'art. 11 che disciplina il procedimento e la partecipazione pubblica, ivi compresa l'acquisizione del parere del Comitato Tecnico Regionale per il Territorio - Sezione per la Valutazione di Impatto Ambientale;

PREMESSO che:

- in data 18 giugno 2013 la Soc. Porto Petroli SpA ha presentato istanza presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai sensi del citato art. 23 del D.Lgs. 152/2006 per la pronuncia di compatibilità ambientale del progetto relativo al "Nuovo terminal offshore di tipo CALM" che, essendo

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/10/2013

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

V314

P C C
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE



compreso nella fattispecie prevista dal punto 11 dell'All. II alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 ricade nei progetti di competenza statale;

- Il Comitato Tecnico Regionale per il Territorio – Sezione per la VIA, nella seduta del 8/10/2013, ha reso a voti unanimi il parere di competenza (voto 314), di cui al documento allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;

RITENUTO di fare proprio il voto n. 314 reso dal suddetto Comitato, per le motivazioni ivi espresse;

SU PROPOSTA dell'Assessore all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile, Caccia e Pesca, Protezione Civile e Stili di Vita Consapevoli;

DELIBERA

1. di esprimere il seguente parere, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006, da inviare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in relazione al progetto definitivo del "Nuovo terminal offshore di tipo CALM":

Sono da escludere impatti significativi su diversi comparti, in particolare quelli relativi alla qualità dell'aria, e comunque, in generale, si esprime una condivisibilità dell'intervento proposto dal punto di vista dell'impatto ambientale. Si ritiene infatti che il progetto possa comunque consentire il mantenimento dell'attività produttiva in essere senza incrementare (anzi diminuendo) l'attuale impatto soprattutto sull'abitato di Moltedo.

In ogni caso, al fine di considerare completa la documentazione per l'espressione del competente parere, è necessario acquisire:

- relazione geologico-tecnica contenente in particolare:

analisi geologica, geomorfologia ed idrogeologica delle aree di intervento;

caratterizzazione geologico-tecnica dei materiali sulla base delle indagini geologiche pregresse;

la documentazione sismica nonché documentazione cartografica (carta geologica, carta tipologia substrato, ubicazione delle indagini, redatta sulla base di indagini geognostiche pregresse eventualmente integrata con i risultati di apposita indagine, dovrà essere estesa sia alle opere a terra che a mare. Dovranno inoltre essere chiarite le modalità di gestione in cantiere del materiale di scavo e la sua destinazione.;

- valutazione del rumore causato dalle pompe installate nel nuovo impianto a terra;

La presente deliberazione è pubblicata, per estratto, sul Bollettino Ufficiale della Regione Liguria e interamente sul sito web regionale..

Contro il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso in opposizione, ai sensi dell'art. 18 della legge regionale 30 dicembre 1998 n. 38, entro trenta giorni dalla pubblicazione sul B.U.R.L., fermo restando la

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

del 20/2013 (MIL)

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

CODICE PRATICA

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

V314

P C
L'ISPIGUTTORE
(Cinzia Incani)

PAGINA : 2

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N.NP/20037
DEL PROT. ANNO.....2013



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

possibilità di ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria entro 60 giorni o alternativamente di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione dello stesso.

FINE TESTO

Si attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile del presente atto.

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL DIRETTORE GENERALE

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/10/2013

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE
SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P C
ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

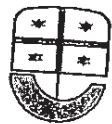
CODICE PRATICA

V314

PAGINA : 3

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

SCHEMA N. NP/20037
DEL PROT. ANNO 2013



REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale
Dipartimento Ambiente
Valutazione Impatto Ambientale - Settore

N. **1241**
IN DATA:
11 ottobre 2013

OGGETTO : Porto Petroli di Genova SpA. Nuovo terminal offshore di tipo CALM. Procedura di VIA Nazionale. Parere ex art. 25 D.Lgs. 152/2006.

DOCUMENTI ALLEGATI COSTITUITI DAL NUMERO DI PAGINE A FIANCO DI CIASCUNO INDICATE

PER UN TOTALE COMPLESSIVO DI PAGINE N. 12

— FINE TESTO —

Data - IL DIRIGENTE
(Ing. Roberto Boni)

ALLEGATO ALL'ATTO

PAGINA : I

COD. ATTO : DELIBERAZIONE

AUTENTICAZIONE COPIE
SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P C
INSTRUTTORE
(C. Incani)

CODICE PRATICA :
V314

COMITATO TECNICO REGIONALE PER IL TERRITORIO - SEZIONE PER LA VIA

SEDUTA DEL: 8 OTTOBRE 2013 - PARERE N. 314

OGGETTO: PROGETTO NUOVO TERMINAL OFFSHORE DI TIPO CALM. PROPONENTE PORTO PETROLI SPA

≈ Prerogativa

In data 18/06/2013 la Soc. Porto Petroli Spa ha presentato istanza ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 per la pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto definitivo del "nuovo terminal offshore di tipo CALM". L'opera appartiene alla categoria "Porti marittimi e commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti collegati con la terraferma e l'esterno dei porti" corrispondente al punto 11 dell'Allegato II alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 ed è sottoposta alla procedura di VIA nazionale ai sensi dell'art. 6 c. 6 del citato D.Lgs. 152/2006.

In data 5/07/2013, con nota n. DVA-2013-0015862 l'istanza è stata dichiarata procedibile dal Ministero dell'Ambiente.

Collaborazioni attivate:

Strutture regionali Ecosistema Costiero e Ciclo delle Acque, Pianificazione Territoriale e Demanio Marittimo, Aria, Clima e Gestione Integrata dei Rifiuti

Pareri pervenuti:

Settore Ecosistema Costiero e Ciclo delle Acque(IN/2013/1262);

≈ Aspetti generali

Il progetto prevede l'installazione di un nuovo terminale offshore del tipo CALM (Catenary Anchor Leg Mooring) per il trasferimento del greggio dalle petroliere verso terra, in sostituzione dell'attuale monormeggio esistente di tipo BALM (Buoy Anchor Leg Mooring).

Nell'ambito del progetto è prevista anche la realizzazione di due sealine di collegamento, per il trasferimento dei greggi verso terra, e le attività di rimozione dell'attuale monoboa e relativo PLEM (pipeline end manifold).

Il nuovo terminale servirà per lo scarico greggi da navi fino a 280,000 DWT, e permetterà di razionalizzare l'insieme degli accosti di tutto il bacino di Multedo.

In sintesi, il progetto del nuovo Terminale Offshore è costituito da:

- una boa monormeggio di tipo Catenary Anchor Line Mooring (CALM) ancorata al fondo del mare, posta a circa 3 km di distanza dal Porto Petroli, di fronte alla diga foranea dell'aeroporto;
- un PLEM sottomarino per l'alloggiamento delle valvole di sezionamento del sistema;
- n°2 condotte sottomarine di lunghezza pari a circa 3.3 km di cui circa 1.8 km realizzati con tecnica TOC;
- il terminale a terra che comprende le trappole e il relativo impianto, localizzato all'interno del Porto Petroli di Multedo

La motivazione dell'intervento deriva soprattutto dall'esigenza di dotare il Porto Petroli di un moderno terminal offshore e di dismettere uno degli attuali pontili (delta) che attualmente servono le navi di maggiori dimensioni e che si trovano in prossimità dell'abitato di Multedo. I vantaggi della delocalizzazione, dal punto di vista ambientale, sono di

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/10/2013 RA

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P.
UFFICIO
Polizia Incanti

tutta evidenza. Non è altresì da trascurare anche il miglioramento delle condizioni di sicurezza legate alle possibilità di incidenti, che, con l'allontanamento delle navi dall'abitato, vedono un netto calo del livello di rischio.

≈ Quadro di riferimento programmatico

Piano Territoriale di Coordinamento per gli insediamenti produttivi (PTCIP-ACL).

L'ambito del Porto Petroli di Multedo è ricompreso nell'Area di Intervento n.4 del Piano Territoriale di Coordinamento per gli insediamenti produttivi, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n.95/1992, le cui Indicazioni sono state confermate in occasione dell'approvazione del PUC approvato con D.P.G.R. n.44/2000: "in relazione all'obiettivo della competitività dell'Area Metropolitana Genovese il Piano assegna all'Area un ruolo strategico nella Riqualficazione urbanistica del Ponente genovese, indicando l'obiettivo (conseguibile per fasi) della progressiva contrazione e della definitiva rilocalizzazione del Porto Petroli e in prospettiva della sua progressiva sostituzione con funzioni urbane e portuali compatibili.". Occorre segnalare che allo stato le norme di attuazione del PTCIP-ACL, all'art. 9 (efficacia delle indicazioni di Piano) stabiliscono che "tutte le indicazioni del Piano relative al livello di Area di Intervento ... omissis ... prevalgono immediatamente sulle previsioni degli strumenti urbanistici comunali sostituendole integralmente.". Il PTCIP-ACL suddivide l'Area interessata dal Porto Petroli in settori aventi qualificazione funzionale differenziata. La funzione Attività portuali deve intendersi riferita esclusivamente al Settore 2 (porzione di levante). Il Settore 1 (pontili alfa, beta, gamma) - è destinato, in prospettiva, ad assolvere alla funzione caratterizzante SM2 (tempo libero e sport) in relazione alla definitiva rilocalizzazione del Porto Petroli e ad essere restituito alla città e destinato conseguentemente a funzioni in grado di elevare i livelli dell'offerta di servizi e infrastrutture per lo sport e il tempo libero nonché per connettivo urbano e offerta ricettiva e residenziale. L'assetto definitivo dell'Area resa disponibile dalla cessazione delle attività petrolifere sarà definito con uno specifico Accordo di Programma. Il Settore 2 - è destinato ad assolvere alla funzione AE1 per l'insediamento di attività di movimentazione portuale e di attività produttive connesse con le attività portuali. L'individuazione specifica della gamma di attività collocabili, le relative quote di funzioni, prescelte tra quelle compatibili, le relative densità e modalità di attuazione saranno precisate in sede di approvazione del PRP.

Le norme transitorie dei Settori 1 e 2 impongono che, fino all'approvazione dei relativi strumenti di attuazione, sugli edifici esistenti sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia inclusa. Per le attrezzature e gli impianti connessi all'esercizio del Porto Petroli, fatta comunque salva la possibilità di provvedere il loro smantellamento, sono consentiti tutti gli interventi volti a garantire e migliorare le condizioni di efficienza e sicurezza. Nel settore 1 sono peraltro consentiti anche eventuali interventi di riorganizzazione dei residui impianti petroliferi purché volti alla progressiva riduzione del numero di accosti e ad aumentare contestualmente il livello di sicurezza degli insediamenti urbani e. in ogni caso, da intendersi condizionati dall'obiettivo, sopra enunciato, della definitiva rilocalizzazione.

Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

La porzione a mare del Porto Petroli (comprensiva dei moli) è ricompresa nell'ambito Attrezzature e Impianti soggetti a regime di consolidamento (AI-CO — Assetto Insediativo Consolidamento) dove sono consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale. La parte a terra del Porto Petroli ricade nel vasto ambito individuato come Tessuto Urbano (TU), dove prevalgono, rispetto agli obiettivi del Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico.

Il Piano Territoriale della Costa

Il Porto Petroli è ricompreso nell'ambito AP23 del PTC della Costa (D.C.R. 64/2000). Il piano conferma l'impostazione del Distretto contenuta nel PTCIP-ACL per gli insediamenti produttivi. In particolare, per quanto riguarda il Porto Petroli, avanza alcune considerazioni: "il disastro della petroliera Haven (1991) ha dimostrato i pericoli connessi ad uno spostamento delle movimentazioni e/o stoccaggi in mare aperto; una rilocalizzazione di altro tipo (quale quella ipotizzata in aderenza alla diga foranea) richiede investimenti tali da

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boffi)

Data - IL SEGRETARIO

21/10/2013

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

P C C
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

implicare un rafforzamento dei traffici petroliferi, il che va comunque contro l'obiettivo primario di puntare a una complessiva riduzione della movimentazione attuale del Porto di Genova.

Pertanto, pur riconfermando l'obiettivo a lungo termine dello spostamento del Porto Petroli, si ritiene opportuno perseguire anche soluzioni intermedie, purché volte alla complessiva riduzione dei traffici e dotate di carattere di concreta fattibilità. "

Il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato con DCR n°35 del 31/07/2001 e n°61 del 13/11/2001.

Il Piano riporta l'esigenza di procedere ad un sostanziale ridimensionamento delle funzioni petrolifere e delle strutture ad esso collegate.

Pertanto prevede la conferma della localizzazione del porto petroli, e, al contempo, l'abbandono dell'utilizzo del pontile delta e la sua sostituzione con un terrapieno da destinare ad attività differenti (terminal rinfuse solide o area cantieristica).

In tale contesto l'attuazione delle previsioni di PRP dovrà essere realizzata tramite Programma riferito agli ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6.

Nell'ambito di tale Accordo di Programma andrà verificata anche la sostenibilità dei traffici indotti dall'insediamento del nuovo polo alimentare così come prescritto dal Decreto e dell'Ambiente del 25/10/2000.

Progetto preliminare del Piano Urbanistico Comunale adottato con D.G.C. n.92/2011

Per quanto riguarda l'area occupata dal Porto Petroli di Moltedo il progetto preliminare del PUC rinvia ai contenuti del Piano Regolatore Portuale

L' Accordo di Programma per la nazionalizzazione e l'ampliamento dell'area industriale del Porto di Genova- Sestri Ponente Promosso dal Ministero dello Sviluppo Economico e dal Ministero dei Trasporti, Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova, Autorità Portuale, Fincantieri Petroli S.p.A., sottoscritto il 28 luglio 2011.

L'Accordo di Programma prevede la realizzazione di un nuovo piazzale operativo di 117.000 metri quadrati, realizzato con il riempimento di uno specchio d'acqua di 71.000 metri quadrati fra Sestri Ponente e Moltedo e l'allestimento di nuove strutture e impianti per le attività navalmeccaniche, anche a carattere innovativo; la contemporanea dismissione dell'accosto di levante del pontile Delta' del Porto Petroli, una nuova organizzazione degli impianti petroliferi a terra e la realizzazione di una nuova boa off-shore al posto di quella attuale che sarà smantellata.

L'esame del Quadro di riferimento Programmatico evidenzia una sostanziale coerenza con gli strumenti di pianificazione vigenti, sia a livello comunale che sovracomunale. E' pertanto da escludersi la necessità di assoggettamento a procedure di VAS.

≈ Quadro di riferimento progettuale

Descrizione dell'intervento

il progetto del nuovo Terminale Offshore è costituito da:

- una boa monormeggio di tipo Catenary Anchor Line Mooring (CALM) ancorata al fondo del mare da un sistema di 6 ancore e catene, posta a circa 3 km di distanza dal Porto Petroli. La boa è dotata di manichette galleggianti (Floating Hoses) di collegamento al sistema di pompaggio delle petroliere;
- un PLEM sottomarino collegato alla boa tramite due manichette da 24" (Subsea Hoses). Sul PLEM sono installate le valvole sottomarine di sezionamento delle manichette e delle due condotte sottomarine da 32";
- due condotte sottomarine da 32" per lo scarico del greggio, di lunghezza pari a circa 3.3 km di cui circa 1.8 km realizzati in Trivellazione Orizzontale Controllata (TOC). Le due condotte connettono il PLEM alla stazione trappole di terra per il lancio e la ricezione di pig di pulizia e di ispezione delle condotte;
- il terminale a terra che comprende la stazione trappole PIG ed i sistemi di gestione delle procedure di smistamento greggi agli utenti finali (Deposito Pegli) o durante le procedure di spiazamento.

L'impianto è stato progettato con lo scopo di ottenere un sistema efficiente, in grado di soddisfare i più stretti requisiti d'impatto ambientale e garantire un esercizio che pone sempre in primo piano la qualità dell'ambiente di lavoro e la sicurezza del personale coinvolto.

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/10/2013

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

P C C

L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incanti)

Il sistema sarà dotato di opportune valvole motorizzate ubicate sui rami principali e sui tratti di collegamento con i collettori di distribuzione agli utilizzatori finali, in modo da permettere la massima flessibilità dell'impianto e la possibilità di integrazione con i terminali di scarico on-shore esistente.

Le prestazioni attese nelle fasi di scarico greggio saranno funzione sia del tonnellaggio delle navi, sia della tipologia di fluido da movimentare. Si prevedono un range di portate operabili dalla monoboa compreso tra 5,500 m³/ora e 10,000 m³/ora ed un range di tempi di scarico tra 14.6 ore e 36.5 ore.

Nei successivi paragrafi è riportata la descrizione delle componenti dell'impianto a progetto sopra elencate e dei sistemi ausiliari.

Il sistema di ormeggio è concettualmente costituito dalle seguenti parti:

- una parte fissa, che costituisce il corpo principale della boa e ne assicura il galleggiamento, collegata alle catene di ancoraggio e alle manichette di collegamento con il terminale della sea line sul fondo o PLEM (Pipe Line End Manifold); il corpo della boa è dotato di una cavità centrale per il passaggio delle manichette di collegamento con il PLEM e deve essere dotato degli attacchi per le catene di ancoraggio, di un adeguato complesso di parabordi e di molteplici accessori. L'altezza del corpo della boa è pari a 5.4 m, di cui circa 3 m saranno immersi in mare, per un diametro della parte fuori acqua pari a circa 12 m;

- una parte rotante che sarà realizzata in modo da essere supportata da una ralla centrale e sarà costituita da tre bracci principali:

- braccio di ormeggio, che sarà costruito in modo da assicurare un ormeggio sicuro per la nave: sarà equipaggiato con una struttura rigida alla quale sono connessi due cavi di ormeggio mediante un perno che contiene un dispositivo per misurare il tiro istantaneo della nave durante tutto il periodo di ormeggio,

- braccio di imbarco e bilanciamento, che consiste in una struttura di sostegno della zavorra per bilanciare il peso stesso della tavola rotante rispetto al centro boa in modo da facilitarne la rotazione. Il braccio sarà dotato di una scala, di un pagliolo per l'imbarco del personale e di un argano per la regolazione ed il tensionamento delle catene di ormeggio,

- braccio di sostegno delle tubazioni, che ha il compito di sostenere i due tubi in acciaio nella parte a monte dello swivel che si estendono sino in prossimità della superficie del mare per connettersi con le manichette flessibili galleggianti. Lungo questo braccio sono anche sistemati i giunti di dilatazione e le valvole di intercettazione.

sistema di travaso del greggio, costituito da:

- doppia linea di tubolature del carico in acciaio DN 24", divisa in tubolature verticali montate nel pozzo centrale sotto lo swivel per la connessione delle manichette subacquee che collegano la boa al PLEM e tubolature orizzontali montate sulla tavola rotante tra lo swivel e le manichette galleggianti per la connessione Boa/Nave. Le tubolature saranno flangiate nella parte terminale e in corrispondenza dei vari accessori con flange DN 24" tipo RF - WN,

- distributore rotante (swivel), necessario a consentire la rotazione delle tubolature del carico durante l'operazione di travaso. Lo swivel sarà sistemato su un basamento in corrispondenza del pozzo centrale e sarà costituito da un corpo centrale solidale con la boa e da una parte rotante connessa con flange alle tubazioni della tavola rotante. La rotazione sarà assicurata da cuscinetti a rulli lubrificati a grasso e la tenuta del fluido sarà garantita da tenute ad anello seamless che lavorano su piste in monel. Le flange di connessione alle tubolature saranno da 24" RF-WN. Lo swivel sarà progettato per il transito di due (2) fluidi in modo indipendente,

- due manichette subacquee a doppia carcassa per la connessione della tubolatura di travaso al PLEM, di lunghezza circa 80 m: le manichette saranno dotate di sistema di sicurezza contro i trafilamenti e impianto di illuminazione e saranno dimensionate in relazione alle caratteristiche del sito (profondità del sito e condizioni ambientali). La boa sarà inoltre dotata di 2 manichette galleggianti a doppia carcassa per il collegamento dalla boa alla nave, di lunghezza pari a circa 300 m

- sistema di ancoraggio, che prevede sei catene di ancoraggio disposte radicalmente alla boa e collegate ad essa mediante chain stopper. Le linee di catena sono assicurate al fondo marino mediante ancore.

Le 6 catene saranno senza traversino, di tipo NV R3S, equispaziate di 60° una dall'altra e di lunghezza pari a 514 m.

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

[Handwritten signature]

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

P. C.
L'ISPIRATORE
(G. Incanti)

Secondo il SIA il sistema di ormeggio sopra descritto dovrà essere verificato con le condizioni meteo marine e dopo l'analisi del tipo di fondale del sito di installazione.

Come si vedrà nel relativo punto del Quadro di Riferimento Ambientale, la documentazione risulta fortemente carente dal punto di vista geologico-tecnico. Bisogna evidenziare che l'attuale fase di progettazione (definitiva) deve farsi carico anche della dimostrazione della fattibilità geologico-tecnica delle opere, che non può essere semplicemente demandata alle fasi successive. In questa fase, infatti, dovranno essere acquisite tutte le autorizzazioni da parte dei soggetti competenti, che non possono essere rilasciate in assenza di una adeguata relazione geologica.

Il sistema di ormeggio, che sarà realizzato in accordo alle normative OCIMF per l'ormeggio delle navi cisterna. Il sistema sarà dotato di una cella di carico tarata sul carico di sicurezza del cavo di ormeggio. Il carico determinato dalla resistenza della nave sulla boa sarà registrato durante tutto il periodo di ormeggio e sarà composto da due cavi di ormeggio (Ø96 mm - 12", lunghezza pari a 52 m), terminale di catena con maniglione, boa di sostegno per il terminale di catena, boa con messaggero collegato alla boa di sostegno, maniglione per connessione alla struttura di ormeggio della boa e perno strumentato per rilevamento carico sull'ormeggio. Tutto l'equipaggiamento di ormeggio è dimensionato per un carico massimo di 400 t.

Il PLEM è una struttura ancorata al fondo del mare su cui sono terminate le due condotte sottomarine da 32" che congiungeranno la monoboa al Terminale a terra.

Per il collegamento del nuovo monormeggio è prevista la realizzazione di due condotte da 32" che partendo dal PLEM consentiranno di raggiungere direttamente le stazioni di stoccaggio e rilancio alle reti di distribuzione ubicate all'interno del Porto Petroli, per uno sviluppo complessivo di circa 3,300 metri.

Analisi delle soluzioni alternative (compresa l'opzione zero).

Lo SIA esclude l'opzione zero sulla base delle seguenti considerazioni:

- in caso di mancata realizzazione del progetto, verrebbero meno i benefici collegati alla presenza di un nuovo punto di scarico offshore sintetizzabili in:

- risistemazione globale dell'area di Genova-Multedo, in linea con le necessità operative dei cantieri navali Fincantieri;
- delocalizzazione off-shore di parte del traffico attualmente afferente al bacino interno del Porto Petroli di Genova, in linea con le aspettative della comunità locale.

Lo SIA ha altresì valutato le seguenti opzioni alternative:

- localizzazione della nuova monoboa;
- rotta delle condotte sottomarine;
- tecnica di posa delle condotte sottomarine.

Localizzazione della Nuova Monoboa

La nuova monoboa sarà localizzata in corrispondenza della batimetria 65 m, nell'immediata prossimità dell'attuale posizione del sistema di ormeggio esistente di cui è prevista la dismissione. Tale posizionamento è stato selezionato sulla base delle considerazioni pregresse che hanno condotto alla scelta dei due sistemi offshore attualmente esistenti, con riferimento a:

- batimetria: la collocazione di un ormeggio offshore diventa complesso e costoso su fondali superiori ai 60 - 70 m: la ricerca del punto di posizionamento è stata pertanto limitata all'area interna alla batimetria dei 70 m, anche in considerazione del fatto che installazioni in zone con battente d'acqua superiore richiederebbero tecniche per le quali non sono ancora state testate le performances. Questa condizione pone dei vincoli effettivi, dato che nel tratto di mare antistante il Porto Petroli, come del resto in tutto il Mar Ligure, la profondità dei fondali cresce rapidamente con l'allontanamento dalla costa;

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/20/2013 M

CENTRO STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
DIPARTIMENTO AMBIENTE
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
SETTORE

- disponibilità di adeguati spazi di manovra: localizzazioni più prossime alla diga aeroportuale non risulterebbero fattibili per motivi di sicurezza.
- distanza da Porto Petroli: la necessità di contenere la lunghezza delle condotte sottomarine di collegamento tra l'ormeggio e gli impianti a terra ha portato ad escludere ogni ipotesi di collocazione a Ponente del Porto di Voltri o a Levante dell'aeroporto;
- non interferenza con il canale di accesso al bacino interno di Multedo: la posizione dell'ormeggio e del cerchio di brandeggio della nave attorno ad esso non deve ovviamente interferire con il canale utilizzato dalle navi per accedere ai pontili del bacino interno di Multedo.

In considerazione di quanto sopra, risulta giustificata la scelta del posizionamento della boa in prossimità del sistema offshore esistente, anche in considerazione delle progressive esperienze di selezione di tale sito.
Sia l'esclusione dell'opzione zero che le scelte di localizzazione, sotto il profilo dell'impatto ambientale, sono da ritenersi condivisibili.

Descrizione delle attività di costruzione

Il SIA specifica che il programma dei lavori sviluppato prevede una durata complessiva di 13 mesi per l'esecuzione delle opere previste. I lavori inizieranno nell'area Multedo - Porto Petroli, dove sarà installato il cantiere logistico di supporto per la posa delle condotte interrato di attraversamento. La trivellazione, realizzata mediante la tecnica TOC, che consiste nella realizzazione di un foro sotterraneo senza l'esecuzione di scavi a cielo aperto, costituirà la sede di posa della tubazione metallica nel suo primo tratto. La trivellazione delle due condotte sarà eseguita in successione, da terra verso mare senza la fuoriuscita dal fondale, con la tecnica "dead hole" o foro cieco. I lavori nell'area Voltri - VTE inizieranno al termine delle fasi di trivellazione, sia a terra con l'approvvigionamento dei conci di tubazione che a mare, sia con le operazioni per la dismissione del vecchio sistema off-shore. Successivamente, nelle aree operative a mare inizierà la posa delle condotte sottomarine mediante l'utilizzo di una nave posatubi, che realizzerà in successione prima i due tratti di condotta da posare nel tratto TOC, mentre nell'area a terra, dopo aver completato le operazioni di trivellazione, inizierà il tiro delle condotte all'interno dei tunnel con il "metodo pull back". Terminato il tiro delle condotte, mentre nelle aree operative a mare la nave posatubi proseguirà la posa delle condotte fino al punto di collegamento con il PLEM, nell'area Multedo - Porto Petroli inizierà lo smontaggio delle strutture dell'impianto di perforazione. Ultimata la posa delle due condotte, mentre a mare inizieranno le operazioni per l'installazione del nuovo monormeggio di tipo CALM, nell'area Multedo - Porto Petroli saranno realizzati i collegamenti con le strutture a terra (stazione trappole e relativi sistemi) e successivamente inizieranno le attività di Testing e Commissioning.

Quadro di riferimento ambientale

Inquinamento atmosferico

Gli studi sulla componente atmosferico partono dal presupposto che si possa avere impatto sul comparto solo per la fase di cantiere. A seguito delle modellazioni svolte lo SIA riporta le seguenti considerazioni:

- le simulazioni modellistiche sono state condotte ipotizzando scenari di cantiere conservativi. In particolare si evidenzia che:
 - la durata del cantiere è stata considerata di 1 anno anziché di 8 mesi;
 - le ricadute di ossidi di azoto (NOx) sono state cautelativamente considerate come ricadute di NO₂;
 - le ricadute di ossidi di zolfo (SOx) sono state cautelativamente considerate come SO₂;

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/10/2013 M

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P C C
L'ISTRUTTORE
(Cristina Incani)

- le ricadute di polveri (PTS) sono state cautelativamente considerate come PM₁₀.
- le massime ricadute stimate sono localizzate in area portuale in prossimità del cantiere in esame;
- l'entità delle ricadute si riduce sensibilmente entro brevi distanze dai punti di ricaduta più elevati;
- in corrispondenza dell'edificato urbano più prossimo alle aree di cantiere le ricadute stimate risultano inferiori ai limiti di normativa.

Secondo i proponenti, in considerazione di quanto sopra l'impatto sulla qualità dell'aria connesso alle attività di cantiere è da ritenersi di entità contenuta, temporaneo e reversibile.

Lo SIA prevede comunque che, al fine di contenere quanto più possibile le emissioni di inquinanti gassosi durante le attività di cantiere, si opererà evitando di tenere inutilmente accesi i motori dei mezzi di cantiere allo scopo di limitare al minimo necessario la produzione di fumi inquinanti. Si opererà inoltre affinché i mezzi siano mantenuti in buone condizioni di manutenzione ed efficienza.

L'istruttoria svolta ha stabilito che le fonti di inquinamento atmosferico sono legate esclusivamente alla fase di cantiere, che peraltro non prevede l'utilizzo di particolari mezzi d'opera. La tipologia scelta per la realizzazione delle condotte (TOC) costituisce sicuramente una buona soluzione per ridurre gli impatti rispetto alle tecniche di scavo tradizionali.

Suolo e sottosuolo

Lo SIA riporta esclusivamente un brevissimo inquadramento sulla componente suolo e sottosuolo (punto 5). L'estrema sinteticità della trattazione non consente di valutare gli impatti sul comparto.

Pur riconoscendo che il tipo di intervento proposto presenta degli impatti limitati sul comparto, in funzione dell'attuale livello progettuale (progetto definitivo) non si ritiene sufficiente la documentazione di carattere geologico presentata, che dovrà pertanto essere integrata con apposita relazione geologica conforme alle normative vigenti (PUC, D.M. 14/01/2008).

Qualità dei suoli

Lo SIA non riporta indagini sulle condizioni di contaminazione dei suoli. Vengono ipotizzate possibili incidenti che possono provocare contaminazione, quali spillamenti e/o spandimenti che potrebbero verificarsi solo in conseguenza di eventi accidentali:

Lo SIA specifica che, all'interno del Porto Petroli di Multedo è attualmente in corso l'attività di bonifica dei terreni insaturi, saturi e delle acque di falda.

Gli interventi e le strutture installate ai fini della bonifica hanno luogo nelle parti all'estremità Ovest dell'area di Porto Petroli, in corrispondenza delle aree retrostanti il molo occidentale ed il pontile Alfa. Lo SIA specifica che, in considerazione della localizzazione delle aree oggetto di progetto, localizzate all'estremo Est dell'area Porto Petroli, ad una distanza minima dalle aree oggetto di bonifica pari a circa 300 m e della direzione del deflusso di falda (Nord-Sud, verso mare) non sono identificabili interazioni tra la costruzione e l'esercizio delle opere a progetto e le attività di bonifica in corso presso Porto Petroli.

Lo SIA specifica inoltre che il sito a terra oggetto di intervento non risulta ricompreso all'interno dell'anagrafe regionale dei siti contaminati, anche se in prossimità di alcuni di essi.

L'esclusione di impatti ambientali legati alla contaminazione del suolo sono sostanzialmente condivisibili. Non sono previste infatti cambiamenti di destinazione d'uso e solo una piccola parte degli impianti a progetto verrà realizzata nella parte a terra (area di possibile contaminazione) e solo una minima parte dei volumi di scavo avverrà a terra. Si ritiene pertanto possibile posticipare la verifica di eventuali contaminazioni dei suoli alla fase di progettazione esecutiva.

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/10/2013 ML

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

P C C
L'ISTRUTTORE
(Suzia Incani)

Acque superficiali e sotterranee

Ambiente Marino e Costiero, flora e fauna marine

L'impatto della costruzione dell'opera sull'ecosistema marino non risulta significativo in quanto i fondali interessati dalla posa dei manufatti non presentano criticità sotto il profilo della tutela di habitat di rilevante interesse per la biodiversità.

La problematica relativa alla potenziale dispersione in mare dei sedimenti movimentati nell'ambito dello scavo del tunnel sottomarino per le condotte di scarico del greggio è stata adeguatamente trattata nello studio di impatto ambientale mediante tecniche di modellizzazione matematica ed i risultati non mostrano criticità.

La problematica relativa alla possibile dispersione in mare di greggio in seguito a rotture o incidenti nella fase di gestione dell'impianto è stata adeguatamente trattata mediante specifica analisi di rischio, i cui risultati non presentano scenari critici nel contesto ambientale in esame, e mediante la previsione di un servizio di disinquinamento di pronto intervento nell'ambito delle procedure di uno specifico "Piano di intervento per Emergenza Mare" adottato dal proponente.

Per i motivi sopra specificati non si rilevano criticità in merito agli aspetti relativi al comparto.

Paesaggio

L'impatto paesaggistico della boa, in funzione delle limitate dimensioni e della distanza dalla costa, è da considerarsi trascurabile. Si tenga conto inoltre che è prevista la demolizione della boa attuale di tipo BALM.

Flora e fauna

Per il comparto relativo alla flora e fauna marine si rimanda al punto precedente. Per quanto attiene flora e fauna terrestri, in funzione dell'esiguità degli interventi a terra e delle caratteristiche di elevata antropizzazione delle aree interessate, è possibile escludere a priori impatti sul comparto.

Rumore

Le analisi svolte nello SIA hanno riguardato in particolare:

- Zoonizzazione acustica ed individuazione dei recettori;
- Clima acustico e rilievi fonometrici;
- valutazione delle emissioni sonore in fase di cantiere;
- valutazione dell'impatto acustico;

Le conclusioni evidenziano che solo la fase di costruzione può presentare delle problematiche relative al comparto, mentre sottolinea il fatto che, l'allontanamento delle navi di maggiori dimensioni dall'abitato, costituisce sicuramente un vantaggio anche dal punto di vista acustico.

Le analisi svolte nello SIA sono quasi esclusivamente indirizzate alla verifica delle attività di cantiere. Le modellazioni svolte evidenziano che le attività svolte non rispettano il criterio differenziale notturno, per cui sarà necessario il rilascio di una autorizzazione in deroga da parte dell'Amministrazione Comunale. Poiché le attività di cantiere avranno una durata pari a circa un anno, si dovranno attuare tutte le misure di mitigazione acustiche previste, con particolare riferimento alle barriere fono assorbenti, al fine di minimizzare il disturbo notturno. Per quanto attiene invece la situazione di esercizio vengono citate come sole fonti di rumore due pompe a terra, ritenute a priori trascurabili perché interrato. Risulta opportuno acquisire un adeguato calcolo a riprova di ciò, con valutazioni quantitative a ridosso dell'abitato e, eventualmente, verifiche fonometriche in fase di esercizio.

Gestione delle terre e rocce da scavo e rifiuti

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/20/2013 LR

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P. C.
L'ESCRUTTORE
(Giulio Mancini)

Come riportato nel Quadro di Riferimento Progettuale dello SIA, si prevede preliminarmente la produzione delle seguenti tipologie di rifiuti:

- materiali inerti cementati derivanti dalle attività connesse alle trivellazioni con tecnologia TOC;
- residui plastici;
- residui ferrosi, principalmente connessi alla dismissione delle strutture da dismettere;
- olio proveniente dalle apparecchiature nel corso dei montaggi e/o avviamenti e vernici;
- rifiuti liquidi da WC chimici (presso l'area di cantiere Voltri-VTE);
- circa 4,700 m³ di terre di risulta delle trivellazioni TOC venute a contatto con i fanghi bentonitici di perforazione;
- circa 320 m³ di terre di risulta derivanti dagli scavi per la realizzazione dell'area pig;

Il progetto non riporta il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo conforme al D.M. 161/2012. Il materiale scavato dovrà pertanto essere assoggettato alla normativa relativa ai rifiuti. In funzione del non eccessivo volume di scavo e della comunque possibile contaminazione da fanghi di perforazione, si ritiene e cautelativo trattare il materiale come rifiuto. In ogni caso dovranno essere chiarite le modalità di gestione e di destinazione dei materiali di scavo.

Osservazioni e pareri

Osservazioni

Ad oggi non è pervenuta alcuna osservazione

Pareri degli enti.

La Provincia di Genova ha inviato il proprio parere via PEC in data 16 Agosto 2013 i cui contenuti possono essere sinteticamente riassunti come segue:

Qualità dell'aria

Visto che dalla modellistica si evidenzia che nella fase di cantiere l'incremento della media annua delle ricadute delle emissioni di NO₂ nelle zone di Moltedo sarà pari a 3 microgrammi/m³, e poiché tale incremento si colloca in una zona già critica per quanto riguarda il parametro NO₂, viene raccomandato l'uso delle migliori tecnologie disponibili per contenere l'aumento di tale inquinante durante le fasi di cantiere.

Rumore

Vengono richieste le seguenti integrazioni relative al comparto

- progettazione, con valutazione previsionale degli effetti, di interventi di contenimento acustico alla sorgente, relativamente alle lavorazioni acusticamente più impattanti, in grado di evitare il previsto incremento del clima acustico notturno (contenendo lo stesso almeno entro i limiti di legge previsti per il valore limite differenziale);
- valutazione dell'impatto acustico su un'area più estesa rispetto a quella già simulata; valutazione dell'impatto acustico nelle fasi di cantiere e di opera a regime e funzionante, in termini di livello sia a banda larga e ponderazione A sia in bande di 1/3 di ottava e ponderazione lineare;
- valutazione quantitativa dei livelli sonori sull'abitato attesi nella situazione futura a regime, anche in funzione del futuro previsto utilizzo degli attracchi a terra;

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/20/2013

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

P C C
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

- corredo dei valori di livello, sia previsti sia misurati, con la stima delle relative incertezze, in accordo con i metodi proposti dalle norme UNI/TR 11326:2009 e UNI CEI ENV 13005:2000;
- individuazione delle eventuali opere di contenimento acustico che dovessero rendersi necessarie per l'esercizio dell'impianto in progetto;

oltre ad una serie di interventi da porre in opera in fase di cantiere:

- siano posti in opera gli interventi di contenimento acustico idonei ad evitare il più possibile l'incremento del clima acustico notturno, contenendo lo stesso almeno entro i limiti di legge previsti per il valore limite differenziale;
- sia attuato un monitoraggio periodico dei livelli acustici in prossimità sia dei recettori sia delle sorgenti, con invio delle risultanze agli Enti competenti al controllo ed alla vigilanza.

E, a lavori ultimati:

- procedere alla verifica fonometrica dell'eventuale impatto acustico dell'esercizio dei nuovi impianti sull'abitato e, se del caso, porre in opera eventuali interventi di contenimento acustico che garantiscano il rispetto dei valori limite di legge

Per quanto attiene gli aspetti legati alla pianificazione territoriale ed urbanistica, viene segnalata l'esigenza di finalizzare il progetto anche verso interventi di miglioramento e soprattutto di mitigazione della visibilità degli impianti proposti, valutando in tal senso le scelte delle modalità di costruzione, dei materiali di finitura utilizzati, delle possibili sistemazioni di schermature e di barriere di tipo vegetazionale.

Viene altresì richiesto di valutare a scala di dettaglio la distanza delle nuove opere a terra da un rio limitrofo, che appare comunque a distanza superiore a quelle minime di legge.

Per quanto attiene gli aspetti relativi al rischio di incidenti rilevanti, viene specificato che lo SIA, a parere della Provincia, dovrebbe contenere la valutazione del non aggravio di rischio in relazione alle aree di interesse delle aziende limitrofe (Superba srl e Carmagnani). Inoltre, non essendo ancora formalmente approvato il "Rapporto integrato di sicurezza portuale" previsto dall'art. 4 del D.M. 293/2001, si ritiene opportuno che nello SIA venga fatto esplicitamente richiamo alla compatibilità degli interventi con le ipotesi incidentali degli impianti a rischio di incidente rilevante sopra indicati.

In data 9 settembre 2013 **Comune di Genova** ha inviato il proprio parere con nota PEC che ha trasmesso la determina n. 2013-151.0.0.-33, i cui contenuti principali sono di seguito riassunti:

Coerenza con la pianificazione comunale e sovraordinata

Viene espresso parere favorevole in ordine alla ammissibilità delle opere previste in rapporto alla disciplina urbanistica ricordando altresì che la strumentazione urbanistica di livello territoriale pone come obiettivo la contrazione delle aree da destinare a funzioni petrolifere, a cui deve corrispondere l'ulteriore contrazione dei livelli di traffico, secondo quanto previsto dal PTC-ACL, dal Piano della Costa e dal PRP.

Aspetti geologici ed idrogeologici

Viene ritenuta necessaria una migliore definizione del modello geologico dell'area oggetto di interventi a terra e verificare la conformità della documentazione progettuale di VIA rispetto alla normativa geologica del PUC, richiedendo la presentazione di una specifica relazione geologica conforme contenente in particolare l'analisi geologica, morfologica e idrogeologica dell'area di intervento, la caratterizzazione geologico-geotecnica dei materiali sulla base di indagini geognostiche pregresse, la caratterizzazione sismica nonché l'allegata documentazione cartografica (carta geologica, carta tipologia substrato, planimetria ubicazione indagini, stratigrafie, sezioni, ecc.) redatta sulla base dei dati geognostici pregressi ed eventualmente integrata con apposita campagna geognostica da realizzarsi in sito comprensiva di prove di laboratorio.

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

11/10/2013

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA

L'ISTRUTTORE
(C. Incanti)

Non vengono rilevate particolari criticità per gli altri comparti.

Considerazioni

Sulla base dell'istruttoria svolta è possibile affermare quanto segue:

- l'opzione zero è da escludere. La mancata realizzazione dell'intervento infatti, lasciando inalterata la situazione attuale, mantiene un livello di impatto ambientale notevole, dovuto soprattutto alle navi di maggiori dimensioni che interessano l'area portuale;
- i benefici della realizzazione dell'intervento si riverberano su tutti i comparti ambientali significativi per una installazione del genere: rumore, inquinamento atmosferico, rischio di incidenti, vedranno una netta riduzione in funzione dell'allontanamento della navi di maggiori dimensioni, che, pur costituendo solo il 20 % del numero totale delle navi, corrispondono all'80% del totale del greggio scaricato nel terminal;
- l'istruttoria svolta ha però evidenziato alcune lacune del SIA, soprattutto per gli aspetti geologici, che devono essere colmate prima dell'espressione del parere.

Conclusioni

L'istruttoria svolta ha escluso impatti significativi su diversi comparti, in particolare quelli relativi alla qualità dell'aria, e comunque, in generale, una condivisibilità dell'intervento proposto dal punto di vista dell'impatto ambientale. Si ritiene infatti che il progetto possa comunque consentire il mantenimento dell'attività produttiva in essere senza incrementare (anzi diminuendo) l'attuale impatto soprattutto sull'abitato di Multedo.

In ogni caso, al fine di considerare completa la documentazione per l'espressione del competente parere, è necessario acquisire:

- relazione geologico-tecnica conforme contenente in particolare:
 - analisi geologica, geomorfologia ed idrogeologica delle aree di intervento;
 - caratterizzazione geologico-tecnica dei materiali sulla base delle indagini geologiche pregresse;la documentazione sismica nonché documentazione cartografica (carta geologica, carta tipologia substrato, ubicazione delle indagini, redatta sulla base di indagini geognostiche pregresse eventualmente integrata con i risultati di apposita indagine e dovrà essere estesa sia alle opere a terra che a mare. Dovranno inoltre essere chiarite le modalità di gestione in cantiere del materiale di scavo e la sua destinazione.;
- valutazione del rumore causato dalle pompe installate nel nuovo impianto a terra;

FINE TESTO

ATTESTO che la presente COPIA, foglio n. 16 da me singolarmente firmate, È CONFORME ALL'ORIGINALE agli atti.
Genova, 15 ottobre 2013



L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

Data - IL DIRIGENTE

(Ing. Roberto Boni)

Data - IL SEGRETARIO

M/20/2013 ML