



REGIONE LIGURIA
DIPARTIMENTO AMBIENTE E
PROTEZIONE CIVILE

Genova, **22 APR. 2021**
Prot. n. **PG/2021/147514**
Allegati: --

Class./Fasc. G13 (2021)/ **10**

Oggetto: **[ID: 5387]** Porto di Andora Approvazione PUO a modifica dello SUA approvato con provvedimento finale in data 16/3/2010 - Distretto di trasformazione TR CO 2 in aggiornamento al PUC. Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA Trasmissione integrazioni a riscontro richiesta prot. 93669/MATTM del 16/11/2020.

Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA Nazionale ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006

Trasmissione osservazioni Regione Liguria

A:
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CreSS)
CRESS@pec.minambiente.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

In relazione alla comunicazione dal 6 aprile 2021, relativa avvenuta trasmissione da parte del Comune di Andora del riscontro alla richiesta di integrazioni di cui al prot.93669 MATTM del 16/11/2020, si trasmetto le seguenti osservazioni formulate con il contributo di:

- RL - SETTORE Ecosistema costiero e acque
- RL - SETTORE Assetto del Territorio
- RL - SETTORE ecologia

La documentazione consultata è stata resa disponibile sul portale dedicato del Ministero della Transizione Ecologica al seguente link:<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7504/10859>.

**OSSERVAZIONI sulle integrazioni rispetto al contributo di Regione Liguria del 15/10/2020
n.PG/2020/335381**

1. Costa, Aspetti idraulico-marittimi/idoneità tecnica e Acque

Nel precedente parere si chiedeva che:

- venisse modificato il cronoprogramma anticipando le opere di messa in sicurezza dei moli di sopraflutto e sottoflutto, rispetto agli interventi dei lotti 1 e 6;
- che venissero approfonditi, anche dal punto di vista progettuale, gli aspetti legati alla depurazione delle acque reflue, al fine di individuare le corrette modalità di superamento delle relative criticità anche in relazione alla procedura d'infrazione comunitaria, Causa C-668/19, per la non corretta applicazione della Direttiva 91/271/CEE.

Inoltre, al fine di poter esprimere, contestualmente all'approvazione del PUO, anche il parere di idoneità tecnica previsto dall'art. 12 del reg. cod. nav. per gli interventi di idraulica marittima relativi alle opere interne e di protezione esterna erano state richieste le progettazioni degli interventi.

È inoltre richiesto che venissero riordinate le numerazioni delle sezioni nelle tavole progettuali in modo da consentire una lettura coerente tra gli studi di idraulica marittima (in particolare quelli relativi alla tracimazione), la conformazione geometrica delle opere e la loro posizione rispetto alla planimetria del P.U.O. e che fossero fornite, anche in formato digitale georiferito le batimetrie dei rilievi del fondale esterno al porto al fine di poter valutare le asserzioni relative alla diminuzione della profondità del fondale con conseguente diminuzione del rischio di tracimazione per la diga di sopraflutto.

Viste le integrazioni si rileva che:

- il cronoprogramma è stato correttamente modificato anticipando il lotto "messa in sicurezza diga di sopraflutto" rispetto agli altri lotti ma nel testo della relazione rimane esplicitata la possibilità che il cronoprogramma possa essere cambiato senza comportare modifiche del PUO in ragione di esigenze dovute alla complessità dei lavori o delle operazioni di finanziamento senza fare alcuna menzione al fatto che la realizzazione degli interventi relativi alle opere di difesa deve rimanere prioritaria rispetto agli interventi a tergo;
- riguardo al tema del Servizio Idrico Integrato, sono stati forniti gli approfondimenti richiesti in merito alla depurazione delle acque reflue, come risulta dal documento "Elaborato 9 – Studio preliminare ambientale (versione Marzo 2021)", più in particolare al cap. "4 - Valutazione degli impatti", "4.1 – Valutazione relativa alla depurazione delle acque reflue".
- sotto il profilo ambientale lo studio ambientale risulta carente di una valutazione di interazione rispetto agli habitat marini: se è pur vero infatti che l'impronta portuale risulta ampliata solo in corrispondenza della testata del molo di sopraflutto e per la realizzazione della berma al piede, non è stata prodotta alcuna relazione di compatibilità, anche solo basata su un approccio bibliografico, con la biodiversità marina.
- non è stata fornita, né è menzionata nei lotti di intervento, nei costi o nel cronoprogramma la progettazione del muro di sottoflutto. Tale muro è necessario per poter acconsentire alla realizzazione dei cave bateaux o di altri servizi sul molo di sotto-flutto essendo questo un elemento che è stato tenuto in conto per la valutazione della tracimazione;
- le sezioni sono state integrate, solo per il molo di sopraflutto, in modo da agevolare il riconoscimento delle sezioni riportate negli studi di tracimazione;
- anche dove è stata fornita una integrazione tecnica (ad esempio dimensionamento massi della berma) questa non è stata né redatta né firmata da un tecnico abilitato alla progettazione delle opere idrauliche che, ai sensi dell'art. 51 del R.D. 2537/23, così come ribadito anche da recenti pronunce del Consiglio di stato, necessitano per loro specifica natura, di essere fatte da esperti nel settore dell'idraulica marittima abilitati alla professione dell'ingegnere;
- sono stati forniti come tavola grafica in formato pdf i rilievi batimetrici sia per quanto riguarda la parte interna al porto sia per quanto riguarda la parte esterna ma mancano ancora i file dei dati georiferiti di batimetria digitali utili per le verifiche, ovvero in formato utilizzabile con gli usuali software gis (dxf georiferito o shp).

2. Aria e Rumore

Per il comparto aria e rumore nelle precedenti osservazioni si evidenziavano alcune carenze nella documentazione presentata dal proponente. In particolare, si era richiesto:

- per quanto riguarda la matrice aria, di valutare gli effetti del traffico indotto sulla qualità dell'aria, nonché gli impatti in fase di cantiere;
- con riferimento alla componente rumore, di produrre adeguata valutazione previsionale di impatto acustico, sia per la fase di esercizio sia per la fase di cantiere;

Per quanto riguarda la matrice aria, il proponente ha valutato il traffico indotto mediante i fattori di emissione relativi agli autoveicoli tratti dalla banca dati SINAnet 2018. Dal confronto delle emissioni stimate con le emissioni nel Comune di Andora riportate nell'inventario regionale risulta che l'apporto correlabile alla realizzazione del progetto è trascurabile, tuttavia si sottolinea che la stima è stata condotta assumendo come riferimento un solo inquinante, ovvero gli ossidi di azoto. In quanto alla fase di cantiere non è stata effettuata una valutazione sulle emissioni di PM10 ma solo degli ossidi di azoto, benché il proponente assuma cautelativamente che tutto il materiale di scavo venga "evacuato dal cantiere".

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, dall'esame della documentazione integrativa trasmessa, le opere in progetto non possiedono caratteristiche tali da produrre emissioni acustiche che possano determinare il superamento dei limiti normativi o, comunque produrre disagi nei confronti dei ricettori esistenti. I ricettori interessati, ricadenti in Classe IV della Classificazione acustica comunale, distano non meno di 200 metri rispetto alla zona dei cantieri navali, pertanto lo studio non evidenzia particolari criticità per il clima acustico della zona prospiciente l'area portuale.

Per l'impatto acustico in fase di cantiere, il proponente valuta l'impatto, facendo riferimento ad una sola fase di lavoro, ritenuta la più gravosa (martelli demolitori), e non effettua previsioni specifiche in merito al rumore provocato dal traffico indotto. In generale il proponente fornisce una generica indicazione sulla movimentazione dei rifiuti nell'area di intervento e scarse informazioni sulle modalità, sui siti di destinazione e sulle lunghezze di trasporto, conseguentemente non approfondisce gli impatti conseguenti a tali aspetti.

3. Gestione materiale da scavo

Con riferimento alla gestione dei materiali da scavo nelle precedenti osservazioni era stato richiesto di caratterizzare il materiale attraverso un adeguato numero di sondaggi, campioni ed analisi chimiche e granulometriche e di presentare un Piano di utilizzo qualora il materiale debba essere gestito come sottoprodotto.

Nello SPA aggiornato a marzo 2021, come in quello aggiornato a maggio 2020, si afferma che le movimentazioni previste sono dell'ordine dei 13.500 m³ e che il materiale di scavo verrà riutilizzato in parte in sito, tuttavia non è stata effettuata una caratterizzazione, rinviando ad una fase successiva gli accertamenti previsti dal DPR n. 120/2017. Il proponente aggiunge inoltre che dai sondaggi eseguiti nell'ambito degli accertamenti geotecnici non emergono evidenze di contaminazione che richiedano l'attivazione di procedure di bonifica.

4. Difesa suolo

Le osservazioni rilevate nel precedente contributo, in merito alla presenza di un piccolo corso d'acqua appratente al reticolo minuto (superficie bacino inferiore a 0,1kmq), trovano adeguata trattazione nelle integrazioni, si segnala inoltre che tutti gli aspetti inerenti tale argomento troveranno soluzione nella fase autorizzativa.

CONCLUSIONI

Alla luce della documentazione prodotta e delle integrazioni pervenute si ritiene che per i comparti:

- A) Aria rumore e gestione materiali** rispetto alla fase di esercizio non sussistano impatti negativi sostanziali. Per quanto riguarda la fase di realizzazione dell'opera, non si rilevano evidenti criticità, tuttavia lo studio risulta non completamente esaustivo per gli aspetti relativi alla cantierizzazione, in particolare per quanto riguarda la gestione e la movimentazione dei materiali.

B) Costa, Aspetti idraulico-marittimi/idoneità tecnica e Acque:

- il cronoprogramma è stato correttamente modificato ma deve essere reso esplicito che se viene modificato questo deve comunque prevedere che le opere di difesa a mare siano realizzate prima delle infrastrutture a tergo al fine di garantirne la sicurezza;
- sono state fornite le informazioni richieste relativamente alla depurazione dei reflui;
- lo studio preliminare ambientale risulta carente di una valutazione di interazione rispetto agli habitat marini;
- la realizzazione del muro paraonde del molo di sottoflutto non compare tra gli interventi da realizzare pur essendo elemento considerato nella valutazione della tracimazione in corrispondenza della sezione 17 a tergo della quale è prevista la realizzazione di cave bateaux e servizi portuali;
- l'approvazione delle opere marittime ai sensi dell'art. 12 reg. cod. nav. non è possibile in quanto la documentazione presentata a corredo è o insufficiente o non redatta da tecnici abilitati alla professione di ingegnere;

C) Difesa suolo è stata adeguatamente trattata l'interazione con il reticolo idrografico regionale.

A disposizione per ogni chiarimento, si porgono cordiali saluti

IL DIRETTORE GENERALE
(dott.ssa Cecilia Brasianini)

