

Contraente: 	Progetto: INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO N° Contratto : N° Commessa :	Cliente: 
N° documento: P21IT04083-ENV-RE-000-007	Foglio di 1 16	Data 16/04/2021
		RE-ROP-001

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING E
RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

Annesso 0

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI



00	16-04-2021	EMISSIONE PER PERMESSI	PORTAVIA	CECCONI	PIROZZI
REV	DATA	TITOLO REVISIONE	PREPARATO	CONTROLLATO	APPROVATO

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00						Company doc. no.: RE-RPO-001
Foglio 2 of 16							

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
2	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI	5
2.1.	Osservazioni al progetto Truck loading	5
2.1.1	Osservazioni Città della Spezia - Prot. n. 0021644 del 19/02/2020	5
2.1.2	Osservazioni de Provincia della Spezia	9
2.1.3	Considerazioni sui confronti effettuati	Error! Bookmark not defined.
2.2	Comunicazione di esito valutazione della Lista di Controllo per il progetto Pontile secondario (prot. m_amte.MATTM_REGISTRO UFFICIALE.USCITA.0102478.07-12-2020)	14

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00						Company doc. no.: RE-RPO-001
Foglio 3 of 16							

1 INTRODUZIONE

La Società GNL Italia S.p.A. ("GNL Italia") ha avviato nel 2019 gli studi per la realizzazione di infrastrutture per il caricamento di GNL su autocisterne/isocontainer presso il Terminale GNL di Panigaglia ("Progetto di Truck loading"), destinate ad approvvigionare la crescente rete dei distributori di GNL per autotrazione a livello nazionale. Tale iniziativa si inserisce all'interno di un contesto strategico più ampio, finalizzato anche ad incrementare le potenzialità e competitività dell'impianto di Panigaglia, garantendo servizi e prestazioni in linea con quelli erogati dai principali terminali europei.

Le autocisterne/isocontainer raggiungeranno il Terminale attraverso un "ponte virtuale" dal Terminale di Panigaglia (pontile secondario) al Porto della Spezia, direttamente collegato all'autostrada A15: le autocisterne/isocontainers saranno trasportate via mare da un Roll-on/Roll-off ferry (traghetto RO/RO) dedicato, alimentato da motore elettrico. Il Progetto prevede: 1) l'installazione di quattro stazioni (baie) di carico all'interno dell'impianto esistente per consentire il caricamento simultaneo di quattro autocisterne/isocontainer con GNL 2) rifacimento del pontile secondario e installazione di opere accessorie per l'attracco del traghetto RO/RO.

Con istanza prot. n° 0032696 del 16-12-2019 depositata presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stato avviato il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto Truck loading, considerando l'intervento come modifica od estensione di un'opera di cui al punto 1) dell'allegato II alla Parte seconda del D.Lgs. 152/06. Tale procedimento non risulta ad oggi concluso.

Con separato procedimento, è stata presentata allo stesso Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare una Lista di controllo per la valutazione preliminare (Art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006) relativa agli interventi di rifacimento del Pontile secondario (rif. Istanza prot. 4096 del 17/09/2020 di GNL Italia, acquisita al prot. MATTM/74500 del 24/09/2020 (ID_VIP:5559)). Il procedimento di valutazione preliminare citato si è concluso in data 04.12.2020, con trasmissione della Comunicazione di esito valutazione da parte della Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale con prot. m_ante.MATTM_REGISTRO UFFICIALE.USCITA.0102478.07-12-2020. Nella Nota Tecnica trasmessa l'Ente richiede di assoggettare l'intervento a valutazione ambientale, secondo le disposizioni di cui all'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, nonché di predisporre una Valutazione di Incidenza (fase 1 di Screening) data la vicinanza alla ZSC IT1345005 "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto". Inoltre, la comunicazione precisa: "[...] si osserva che la modifica proposta dalla SNAM GNL Italia ed oggetto di questo esame interviene a pochi mesi da quella sopra citata (nello specifico, l'istanza prot. n° 0032696 del 16-12-2019 del progetto Truck loading) il cui esame, come detto, è ancora in corso e questo va considerato nell'individuazione dei possibili impatti aggiuntivi. Si considera, poi, come non sia giustificabile, in termini ambientali, il frazionamento dei progetti o degli interventi che insistono sul medesimo contesto progettuale poiché essi potrebbero comportare anche il rischio di un non esatto apprezzamento dell'impatto complessivo generato".

Alla luce dell'osservazione di cui sopra, con il presente documento la società GNL Italia procede ad integrare lo Studio Preliminare Ambientale (SPA) presentato in data 16-12-2019 (Doc. n. GN19079 -C04-HSE-A-SP-001 Rev. C1) accorpando il progetto del pontile secondario, includendo gli aspetti relativi alla valutazione degli impatti delle attività previste per il rifacimento del Pontile secondario e la valutazione degli impatti del Progetto nel suo complesso ed in tutte le fasi (fase di cantiere e fase di esercizio).

Contestualmente, nell'ambito del presente documento, si darà risposta a tutte le osservazioni pervenute nell'ambito della procedura di verifica di Assoggettabilità a VIA presentata in data 16-12-2019 del progetto Truck loading e pubblicate nel portale VIA del MATTM (Annesso 1).

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00						Company doc. no.: RE-RPO-001
Foglio 4 of 16							

Lo scopo della documentazione predisposta è di integrare e completare il procedimento in corso, e contestualmente rispondere alle osservazioni ricevute dai diversi enti.

In sintesi la documentazione intende:

- Integrare e accorpare il progetto Truck loading con il progetto del Pontile secondario, sviluppando un studio preliminare ambientale complessivo che ne valuti gli impatti come un Progetto unico, anche per la fase di cantiere;
- dare risposta alle osservazioni degli enti locali, pubblicati nel sito del MATTM, relativi al progetto Truck loading (procedura di Assoggettabilità a VIA non ancora conclusa), riguardanti in particolare la fase di esercizio. Nei paragrafi seguenti saranno elencate le diverse richieste pervenute e per le quali si dà risposta nell'ambito della presente procedura, dettagliandone i contenuti.

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00						Company doc. no.: RE-RPO-001
Foglio 5 of 16							

2 RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

2.1. Osservazioni al progetto Truck loading

2.1.1 Osservazioni Città della Spezia - Prot. n. 0021644 del 19/02/2020

il parere pervenuto l'Ente Città della Spezia (Annesso 1) evidenzia la necessità di dettagliare maggiormente gli aspetti legati al transito delle autocisterne nell'area comunale e presso l'ambito portuale, oltre a richiedere chiarimenti sulla movimentazione del Ro-Ro Ferry che trasporterà le autocisterne/isocontainer dal porto di La Spezia al Terminale GNL.

1. *Quanto al trasferimento in Ro-Ro Ferry, debbono essere considerate sotto il profilo della sicurezza le possibili interferenze con i numerosi natanti, anche di grosse dimensioni che attraversano la parte interna del Golfo e le molteplici attività ivi svolte.*

Al fine di dare una puntuale risposta, è stata predisposta la Relazione di valutazione delle interferenze del Ro-Ro Ferry elettrico, che trasporta autocisterne/isocontainer di GNL, con i natanti all'interno del Golfo di La Spezia (Doc. n. P21IT04083-SAF-RE-000-001 Annesso 10).

La valutazione delle frequenze di interazione è stata effettuata considerando gli scenari di impatto con il Ro-Ro ferry elettrico durante il trasporto di autocisterne/isocontainer. I risultati ottenuti evidenziano, per le rotte analizzate (GNL-Italia – Molo Garibaldi, GNL-Italia – Calata Malaspina e GNL-Italia – MoloTarros) valori di frequenza di impatto nell'ordine di 1 su 10.000.000 eventi/anno, e pertanto inferiore alla probabilità di accadimento tipicamente associata agli eventi ritenuti credibili.

In ogni modo il ro-ro ferry elettrico opererà sempre nel rispetto della normativa di settore ed in particolare garantendo:

- ✓ piani di manutenzione ordinaria e di verifica periodica della funzionalità dei sistemi di bordo per diminuire il contributo associato ai guasti dei sistemi di bordo;
 - ✓ un monitoraggio costante delle condizioni di traffico marittimo nel golfo di La Spezia, sia tramite sistemi automatici (Vessel Tracking System: VTS) sia tramite sensibilizzazione dell'equipaggio alle problematiche di sicurezza;
 - ✓ il rispetto delle ordinanze della Capitaneria di Porto e delle indicazioni della stessa attraverso il Nostro del porto che saranno fornite in base al traffico e alle condizioni meteo/marine.
2. *Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, si deve valutare, anche a livello regionale, possibili aggravamenti della situazione dello specchio d'acqua e dei sedimenti del Golfo, costituenti Sito di Interesse Regionale (SIR), connessi con possibili perdite di carico (cioè delle stesse autocisterne) in mare.*

La scelta progettuale prevede di utilizzare per il trasferimento delle autocisterne/isocontainer da e verso il porto di La Spezia un Ro-Ro Ferry alimentato con motore elettrico a batterie.

Il Ro-Ro Ferry elettrico è dotato di due rampe di accesso per permettere di caricare e scaricare le autocisterne/isocontainer al Porto e al Terminale, senza che il mezzo debba effettuare delle manovre, se non quelle di accosto ai moli e pontile. A pieno carico è consentito il trasporto di un massimo di 4 autocisterne/isocontainer per viaggio.

Sarà alimentato ad energia elettrica con un'autonomia in carica di circa 2 ore; la ricarica sarà consentita al Terminale utilizzando la apposita colonnina che sarà installata presso il Pontile

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00						Company doc. no.: RE-RPO-001
Foglio 6 of 16							

secondario, e collegata mediante un cavo di alimentazione alla sottostazione principale del Terminale.

Solo nelle situazioni di emergenza, potrà essere utilizzato il motore diesel di backup.

Al suo interno le autocisterne/isocontainer saranno immobilizzate durante la navigazione con appositi fermi e il ponte sarà dotato di sistemi di scarico, onde evitare che accidentali rilasci di carburante dalle autocisterne restino confinati nel Ro-Ro Ferry e non si riversino in mare.

Pertanto, non si configura uno scenario di aggravio sul sito contaminato di interesse regionale di Pitelli, considerando il mezzo elettrico e le misure di mitigazione messe in atto durante la navigazione.

3. *Deve inoltre essere precisata la tempistica del permanere delle chiatte, verosimilmente a motore acceso, all'interno dell'area portuale di competenza comunale.*

Il traghetto Ro-Ro sarà alimentato con motore elettrico a batterie. Sarà presente un motore diesel di backup che verrà azionato solo in caso di emergenza e malfunzionamento del motore elettrico. Non è quindi previsto il permanere del traghetto Ro-Ro ferry con motore a combustione interna acceso durante la normale operatività.

Il tempo di permanenza del Ro-Ro ferry elettrico al porto di La Spezia è quello strettamente necessario a caricare e scaricare le autocisterne/isocontainer nell'imbarcazione.

4. *Deve inoltre essere meglio chiarito il punto di approdo delle chiatte e i successivi percorsi delle autocisterne, una volta sbarcate, sia dentro l'area portuale che, soprattutto sulla viabilità esterna ordinaria, e che sia quindi spiegato se sono utilizzate modalità che più direttamente consentano il raggiungimento della rete autostradale, minimizzando le interferenze con la viabilità comunale.*

Sono stati individuati tre possibili Moli per l'attracco del traghetto Ro-Ro ferry elettrico all'interno dell'area portuale di La Spezia: Calata Malaspina, Molo Garibaldi e Terminal del Golfo - Molo Tarros.

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.:
P21IT04083-ENV-RE-000-011

Rev.: 00
Foglio 7 of 16

Company doc. no.:
RE-RPO-001



Fig. 2.1 – possibili moli di attracco del Ro-Ro Ferry al porto di La Spezia

Per il raggiungimento della rete autostradale (Autostrada A 15) dai moli indicati verranno utilizzati i percorsi che minimizzano l'impatto sulla circolazione urbana e assicurano anche le condizioni operative migliori.

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.:
P21IT04083-ENV-RE-000-011

Rev.: 00
Foglio 8 of 16

Company doc. no.:
RE-RPO-001

- dal **Molo Garibaldi** e dalla **Calata Malaspina** utilizzo della **viabilità interna al porto**;

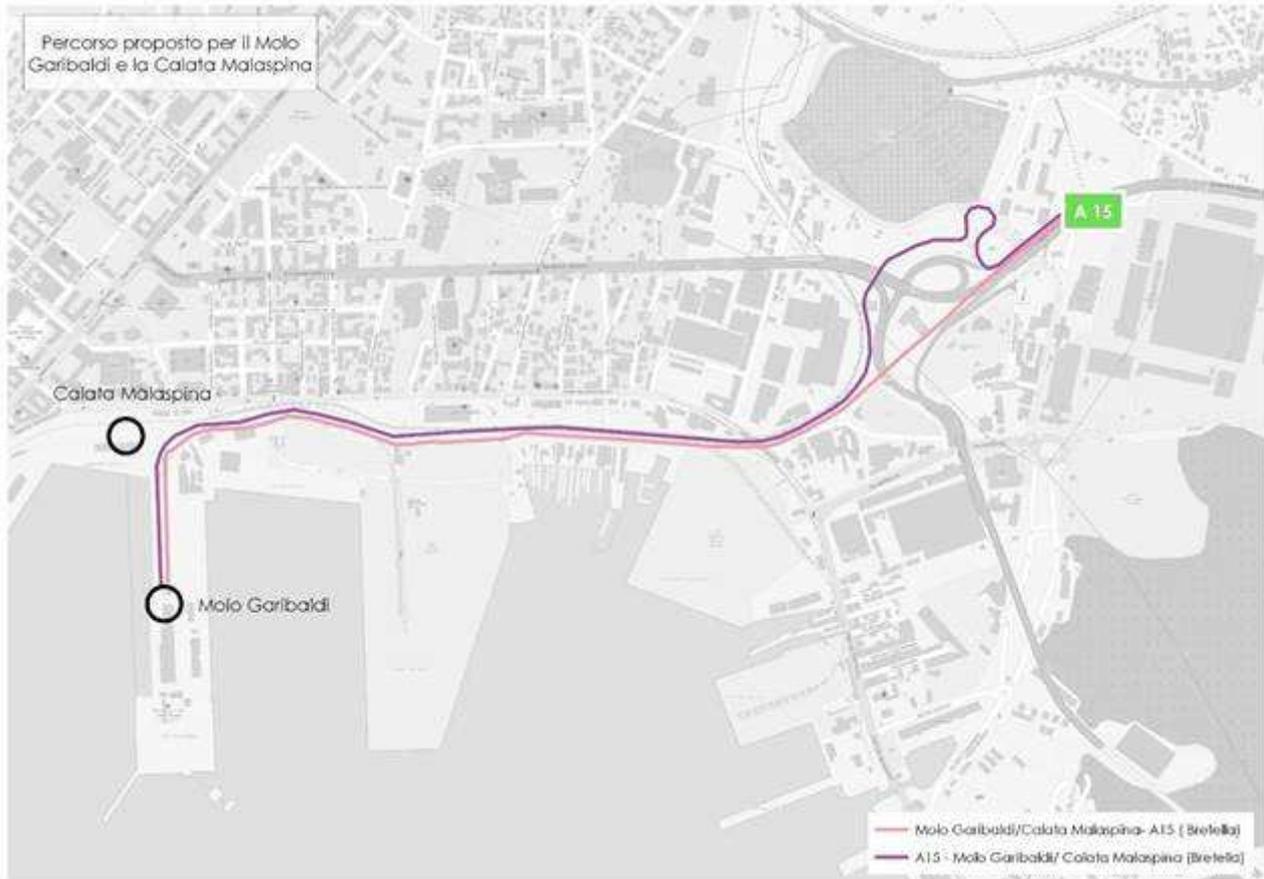


Fig. 2.2 – Percorso da e per il Molo Garibaldi/Calata Malaspina – imbocco dell’A15.

- dal **Molo Tarros** itinerario lungo via delle Casermette e via Valdilocchi, che minimizza la percorrenza sulla viabilità ordinaria.

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.:
P21IT04083-ENV-RE-000-011

Rev.: 00
Foglio 9 of 16

Company doc. no.:
RE-RPO-001

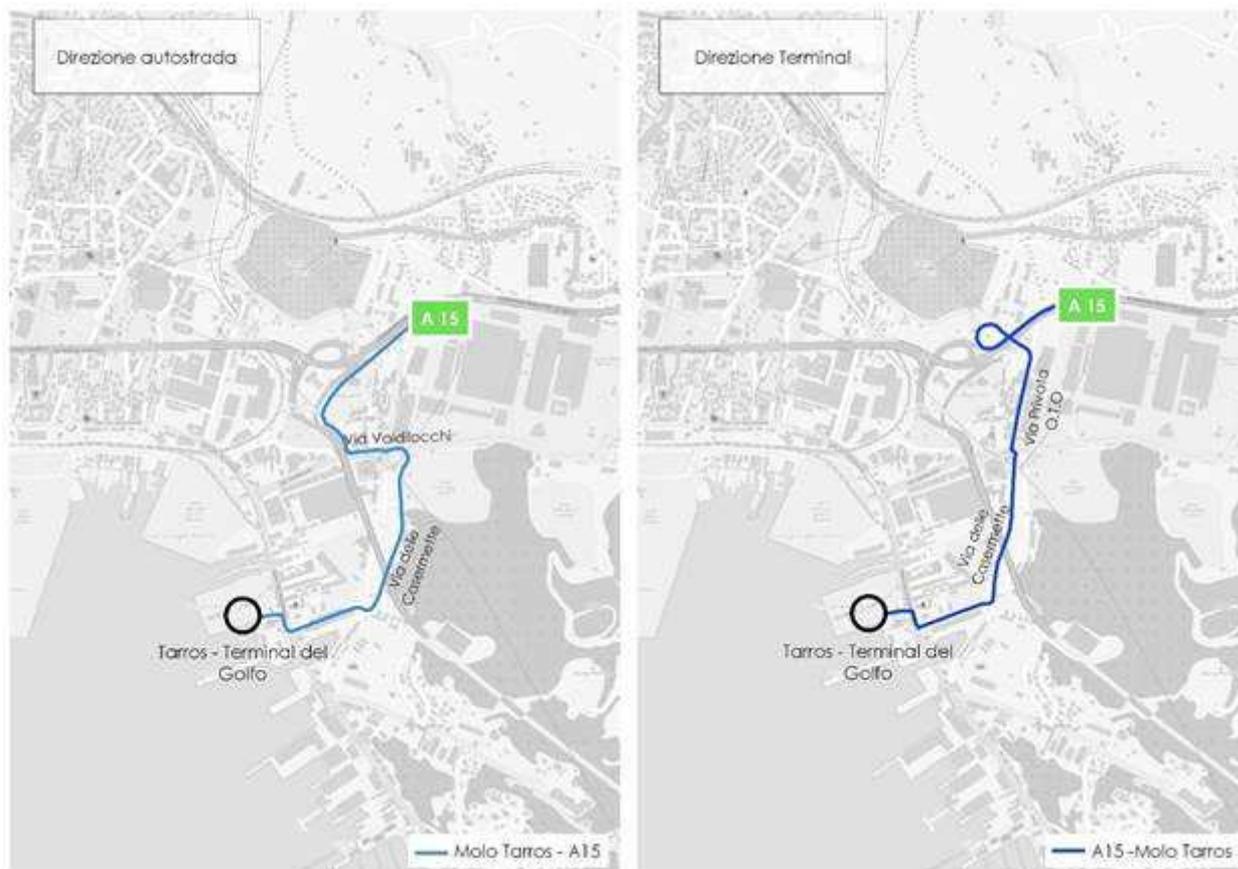


Fig. 2.3 – Percorso da e per Tarros – Terminal del Golfo verso imbocco dell’A15.

A supporto della scelta dei percorsi, è stato redatto uno studio della viabilità esterna (Annesso 6 P21IT04083-ENV-RE-000-005, Analisi viabilistica del percorso delle autocisterne dal porto di La Spezia all'autostrada). Le conclusioni portano a valutare che, considerando lo scenario maggiormente cautelativo in cui un roundtrip interessa proprio l'ora di punta, **il differenziale indotto dai mezzi di progetto non portano a nessuna variazione sostanziale delle condizioni di deflusso, trattandosi dello 1% rispetto al traffico medio registrato su questi archi.**

2.1.2 Osservazioni de Provincia della Spezia

Nell'ambito del parere, riportato in Annesso 1, la provincia evidenzia la necessità di maggiori approfondimenti in merito al traffico navale:

“Si evidenziano alcuni aspetti ritenuti da questo Ufficio meritevoli di approfondimenti ulteriori: l'aumento del traffico navale dovuto alla realizzazione del progetto è valutato dal proponente come “irrisorio”, in quanto dovuto al solo spostamento delle chiatte (7 al giorno) che trasportano le autocisterne dal porto della Spezia al pontile di attracco dello stabilimento GNL di Panigaglia;”

Tale aspetto è stato affrontato nella Relazione di valutazione delle interferenze del Ro-Ro Ferry elettrico, che trasporta autobotti/isocontainer di GNL, con i natanti all'interno del Golfo di La Spezia (Annesso 10, Doc. n. P21IT04083-SAF-RE-000-001)

L'analisi storica del traffico marittimo ha evidenziato oltre 20.000 movimenti/anno all'interno del golfo di La Spezia per un totale di oltre 190.000 ore di navigazione; il traffico connesso alla navigazione del Ro-Ro ferry elettrico comporterebbe un incremento di circa 3.600 round trip/anno

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00						Company doc. no.: RE-RPO-001
Foglio 10 of 16							

per un totale di circa 2.400 ore di navigazione/anno. L'incremento percentuale di ore di navigazione risulta quindi essere di circa 1,3 %, e pertanto non sono attesi impatti significativi del traffico all'interno del golfo di La Spezia.

Relativamente all'Autorizzazione Integrata Ambientale relativa al Terminale, la Provincia riporta quanto di seguito:

Si evidenzia, inoltre, che lo stabilimento di Panigaglia è in possesso di Autorizzazione Integrata Ambientale n. 133 del 17.02.2014 (scadenza 16.02.2026) rilasciata dalla Provincia della Spezia per l'attività di cui all'allegato VIII alla Parte Seconda D.Lgs. 152/2006 punto 1.1 (combustione di combustibili in installazione con una potenza termica nominale totale pari o superiore a 50 MW).

Detta autorizzazione sarà sottoposta a riesame complessivo entro il 17.08.2021 a seguito di pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea della DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/1442 DELLA COMMISSIONE del 31 luglio 2017 che stabilisce le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili (BAT), a norma della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, per i grandi impianti di combustione.

A seguito di quanto previsto nel progetto in esame, fermo restando le conclusioni del procedimento di VIA, dovrà essere valutata la sostanzialità o meno della modifica allo stabilimento ed all'attuale ciclo lavorativo rispetto alla vigente AIA, preliminarmente all'esercizio della nuova attività prevista nello stabilimento di rigassificazione del Gas Naturale Liquefatto (GNL) sito in Panigaglia-Porto Venere. In particolare dovranno essere valutate le ricadute sulle matrici ambientali di cui alla vigente AIA nel nuovo assetto impiantistico:

- emissioni in atmosfera: eventuali ricadute dovute alla nuova fase lavorativa, ai nuovi macchinari, all'incremento del traffico mezzi pesanti all'interno dello stabilimento ed eventuali emissioni odorigene prodotte;*
- scarichi: impatto delle acque meteoriche sulle nuove aree di lavorazione;*
- rifiuti: incremento dei rifiuti generati dalla manutenzione delle nuove apparecchiature installate;*
- rumore.*

GNL Italia provvederà ad aggiornare l'AIA secondo le tempistiche stabilite, tuttavia in via preliminare si riportano per le matrici ambientali analizzate in riferimento al nuovo assetto impiantistico. Per quanto attinente alle:

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.:	Rev.:	00						Company doc. no.:
P21IT04083-ENV-RE-000-011	Foglio 11 of 16						RE-RPO-001	

- emissioni in atmosfera

I valori dei parametri di QA nello scenario di progetto valutati con i risultati della previsione modellistica nei punti recettori.

Stazione QA di riferimento	NO2	C6H6	PM10	CO
Le Grazie Porto Venere	massimo medie orarie [µg/m ³]			
Recettore 1	69.0074	1.0277	49.0007	2100.0014
Recettore 2	69.0781	1.2902	49.0077	2100.0125
Recettore 3	69.0223	1.083	49.0022	2100.0036
Recettore 4	69.0012	1.0046	49.0012	2100.0012
Recettore ZSC	69.1587	1.5896	49.0156	2100.0255
Valore di qualità dell'aria per la stazione di Le Grazie - 2019	69			2100
Valore di qualità dell'aria per la stazione di Piazza Saint Bon - 2019		1	49	
<i>Valore limite di media oraria dlgs 155/2010 e smi</i>	200			10000
<i>Valore limite di media giorno dlgs 155/2010 e smi</i>			50	
<i>Valore limite di media annuale dlgs 155/2010 e smi</i>	40	5	40	

Come mostrato nella precedente tabella la qualità dell'aria stimata per i recettori, considerando i valori della stazione di Le Grazie di Porto Venere sono praticamente inalterati (per dettagli si veda Doc. n. P21IT04083-ENV-RE-000-003, Annesso 4 Studio della qualità dell'aria).

- Scarichi

Allo stato attuale il piazzale dove saranno realizzate le baie di carico presenta già uno strato bituminoso, che sarà solo rifatto al termine della realizzazione delle baie di carico. Pertanto non è prevista l'insorgenza di modifiche al sistema di drenaggio. Le acque meteoriche saranno collettate tramite un sistema misto di canalette grigliate e pozzetti di raccolta con tubazioni interrato e convogliate fino al sistema di raccolta esistente. La tipologia di acque trattate dal lavaggio del piazzale o di prima pioggia è del tutto corrispondente a quanto già gestito all'interno dell'impianto.

Nella progettazione del sistema di drenaggio si è tenuto conto della necessità di smaltire l'aumento dei flussi d'acqua che si potrebbero verificare durante l'attivazione dei sistemi antincendio.

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00	Foglio 12 of 16	Company doc. no.: RE-RPO-001
--	----------	-----------------	---------------------------------

- **Rifiuti**
In fase di esercizio del sistema Truck loading non è prevista l'aggiunta di nuove tipologie di rifiuti non già trattati all'interno dello stabilimento, e pertanto gli stessi saranno gestiti da GNL secondo le modalità previste nelle specifiche aziendali.

- **Rumore**
Le indagini eseguite e riassunte nelle tabelle sotto riportate mostrano il pieno rispetto dei limiti di immissione ai sensi della classificazione proposta dal tecnico redattore ai sensi del DPCM 14/11/1997.

Le simulazioni effettuate hanno riguardato il periodo diurno e notturno e l'operatività del Terminale secondo due scenari:

- scenario di misura A con presenza di nave in scarica al pontile principale;
- scenario di misura B con assenza di nave in scarica al pontile principale.

Confronto livelli ambientali di immissione assoluta – Scenario A – periodo diurno

Misura	Leq previsto dB(A)	Classificazione acustica limite assoluto di IMMISSIONE DIURNO DPCM 14/11/97	Esito del confronto
P1	49,1	Classe III 60 dB(A)	ENTRO i limiti
P2	44,2	Classe IV 65 dB(A)	ENTRO i limiti
P3	45,6	Classe III 60 dB(A)	ENTRO i limiti
P4	42,1	Classe III 60 dB(A)	ENTRO i limiti
P5	46,3	Classe IV 65 dB(A)	ENTRO i limiti
P6	50,2	Classe IV 65 dB(A)	ENTRO i limiti
P7	41,5	Classe I 50 dB(A)	ENTRO i limiti

Confronto livelli ambientali di immissione assoluta – Scenario B – periodo diurno

Misura	Leq previsto dB(A)	Classificazione acustica limite assoluto di IMMISSIONE DIURNO DPCM 14/11/97	Esito del confronto
P1	43,7	Classe III 60 dB(A)	ENTRO i limiti
P2	43,4	Classe IV 65 dB(A)	ENTRO i limiti
P3	45,4	Classe III 60 dB(A)	ENTRO i limiti
P4	44,4	Classe III 60 dB(A)	ENTRO i limiti
P5	44,6	Classe IV 65 dB(A)	ENTRO i limiti
P6	45,9	Classe IV 65 dB(A)	ENTRO i limiti
P7	39,0	Classe I 50 dB(A)	ENTRO i limiti

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00	Foglio 13 of 16	Company doc. no.: RE-RPO-001
--	----------	-----------------	---------------------------------

Confronto livelli ambientali di immissione assoluta – Scenario A - periodo notturno

Misura	L _{EQ} previsto dB(A)	Classificazione acustica limite assoluto di IMMISSIONE NOTTURNO DPCM 14/11/97	Esito del confronto
P1	42,9	Classe III 50 dB(A)	ENTRO i limiti
P2	36,3	Classe IV 55 dB(A)	ENTRO i limiti
P3	39,0	Classe III 50 dB(A)	ENTRO i limiti
P4	38,4	Classe III 50 dB(A)	ENTRO i limiti
P5	43,5	Classe IV 55 dB(A)	ENTRO i limiti
P6	47,9	Classe IV 55 dB(A)	ENTRO i limiti
P7	33,7	Classe I 40 dB(A)	ENTRO i limiti

Confronto livelli ambientali di immissione assoluta – Scenario B - periodo notturno

Misura	L _{EQ} previsto dB(A)	Classificazione acustica limite assoluto di IMMISSIONE NOTTURNO DPCM 14/11/97	Esito del confronto
P1	39,8	Classe III 50 dB(A)	ENTRO i limiti
P2	35,6	Classe IV 55 dB(A)	ENTRO i limiti
P3	38,1	Classe III 50 dB(A)	ENTRO i limiti
P4	33,2	Classe III 50 dB(A)	ENTRO i limiti
P5	40,6	Classe IV 55 dB(A)	ENTRO i limiti
P6	45,2	Classe IV 55 dB(A)	ENTRO i limiti
P7	34,3	Classe I 40 dB(A)	ENTRO i limiti

INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO						
RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI						
Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.:	00				Company doc. no.: RE-RPO-001
			Foglio	14	of	16

2.2 Comunicazione di esito valutazione della Lista di Controllo per il progetto Pontile secondario (prot. m_amte.MATTM_REGISTRO UFFICIALE.USCITA.0102478.07-12-2020)

Si ripotano di seguito i passaggi della Comunicazione e a cui si darà di risposta con questo studio:

- 1) *si può concordare che in fase di esercizio, con ogni probabilità, non vi saranno impatti aggiuntivi o diversi da quelli generati dall'opera esistente, ma ci trova discordi con quanto affermato in merito alla fase di cantiere. Infatti, da ciò che si legge nella lista di controllo, questa fase, seppur di breve durata, comporterà una serie di interventi che determineranno alterazioni dello stato iniziale dei luoghi ma non ne sono stati stimati, in modo puntuale, gli effetti derivanti sulle componenti biotiche e abiotiche.*

L'approfondimento circa gli impatti in fase di cantiere ha riguardato nello specifico le componenti rumore, emissioni in atmosfera e dispersioni dei sedimenti nel Golfo. La valutazione delle possibili interferenze con le componenti biotiche è stato quindi ricavato in maniera indiretta, a partire dai fattori di disturbo indagati, considerando che le opere saranno realizzate esclusivamente nell'ambito del Terminale esistente.

Pertanto, sono state condotte delle simulazioni relative a:

Produzione di rumore (Doc. n. P21IT04083-ENV-RE-000-004 Annesso 5)

emissioni in atmosfera (Doc. n. P21IT04083-ENV-RE-000-003, Annesso 4), e delle sospensioni dei sedimenti a mare (Doc. n. P21IT04083-ENV-RE-000-009, Annesso 9) che hanno riguardato le fasi di cantiere ed esercizio, sia per la realizzazione del Pontile secondario, che per il Truck loading, unendo i due progetti e valutandone gli impatti dovuti alla simultaneità delle fasi di lavorazione.

Gli studi hanno evidenziato l'assenza di criticità per le emissioni di polveri o gas esausti, in entrambe le fasi indagate.

Per la produzione di rumore, emergono per contro dei superamenti in fase di cantiere, ma consentiti nell'ambito delle attività lavorative temporanee, previa richiesta di deroga al Comune di Portovenere.

Per quanto riguarda lo studio della dispersione dei sedimenti derivati dai lavori di realizzazione del Pontile secondario, ed in particolare dalla vibroinfissione del palancoato e battitura dei pali, i risultati della modellistica mostrano come l'eventuale nuvola torbida che dovesse risospendere, resterebbe confinata nel paraggio dell'area del Terminale o nelle immediate vicinanze senza interagire con le attività presenti nelle aree intorno. È possibile infatti osservare come presso i punti di rilievo fuori dal Seno di Panigaglia, la concentrazione di sedimento generato dalla sorgente risulta quasi nulla, mentre nei punti prossimi al Terminale la sua concentrazione, espressa in g/m³ mostri dei valori estremamente contenuti e non significativi.

Le considerazioni finali degli studi eseguiti hanno permesso di definire gli impatti indiretti sulle componenti biotiche (come meglio dettagliato al Capitolo **Error! Reference source not found.**) e sono inoltre confluiti nella Valutazione di Incidenza, al fine di correlare le risultanze con la presenza del Sito Natura 2000 ZSC IT1345005 "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto" e del Santuario Pelagos (Doc. n. P21IT04083-ENV-RE-000-002, Annesso 3).

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00						Company doc. no.: RE-RPO-001
Foglio 15 of 16							

Nel complesso si ritiene che la realizzazione delle opere produca impatti poco significativi e perlopiù trascurabili rispetto alle componenti vegetazione, fauna ed ecosistemi terrestri e marini, considerando che:

- le emissioni delle polveri, che potrebbero avere effetti sulla vegetazione e il ricoprimento fogliare, è limitata alla sola fase di cantiere, mentre la simulazione fase di esercizio non ha evidenziato superamenti in corrispondenza dei recettori naturali ed antropici. Inoltre, la vegetazione immediatamente a ridosso del Terminale e su cui sono possibili effetti di ricaduta delle polveri, è costituita da esemplari di piccole dimensioni di Robinia.
- Il rumore del cantiere sarà temporaneo, esclusivamente diurno e le aree interessate saranno solo quelle di pertinenza del Terminale, anche per la parte a mare. L'analisi della fauna non rileva nelle aree prossime, habitat di pregio od ecosistemi meritevoli di attenzione, da cui si desume che, vista anche la vicinanza ad aree fortemente antropizzate, il corredo faunistico prossimo sia costituito da specie generaliste.
- Il rumore subacqueo prodotto dalla battitura dei pali è limitato a pochi giorni di lavoro e riguarda e sarà localizzato a ridosso del limite costiero dell'area industriale, e non in presenza di acque profonde e isolate, laddove è più probabile la presenza di mammiferi marini tutelati dal Santuario Pelagos. Si ricorda inoltre che il Golfo di La Spezia è soggetto ad un intenso traffico navale verso il porto della città, che rappresenta uno dei principali terminali portuali d'Italia, sia per il traffico merci, che passeggeri.
- In fase di esercizio il rumore prodotto non mostra superamenti presso i recettori abitati e il recettore naturale rappresentato dalle ZSC IT1345005 "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto".
- L'eventuale dispersione dei sedimenti, confinata all'area del Terminale e nelle immediate vicinanze del sito di produzione, non avrà ripercussioni sugli habitat marini. Gli ambienti di maggior pregio, inoltre, sono localizzate tra Portovenere e le isole prospicienti Palamra, Tino e Tinetto, collocati a circa 2,5 km in linea d'area dal Pontile secondario e fuori dalla diga foranea.

2) *Occorre, al riguardo, evidenziare che l'area vasta in cui si inserisce l'opera, oggetto della proposta di rifacimento, è caratterizzata dalla presenza di emergenze naturalistiche talmente rilevanti per la conservazione della biodiversità da essere tutelate da direttive europee (Aree SIC della Rete Natura 2000), trattati tra nazioni (Santuario Pelagos) e riconosciute dall'UNESCO.*

Trattandosi dunque di un intervento da effettuarsi in un contesto ambientale così delicato, non essendo disponibili, in questa fase, elementi sufficienti per effettuare la compiuta valutazione degli effetti significativi, diretti e indiretti, che le azioni previste in fase di cantiere potrebbero determinare sulla componente naturalistica e non essendo confortati dall'esistenza nelle pregresse valutazioni, svolte per altri progetti relativi al rigassificatore di Panigaglia, di stime degli impatti e annesse misure di mitigazione e/o compensazione riferite alla realizzazione di tale specifica opera, si ritiene che la modifica progettuale in argomento debba essere sottoposta ad una valutazione ambientale, secondo le disposizioni di cui all'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

Allo stesso modo di quanto fatto per gli studi di dettaglio, come già esposto, fa seguito a questa introduzione lo sviluppo dello Studio Preliminare Ambientale congiunto per Truck loading e Pontile secondario, assoggettando quindi quest'ultimo alla procedura Art. 19 del D.Lgs. 152/2006, come richiesto.

**INTEGRAZIONE E ACCORPAMENTO TRUCK LOADING
E RIFACIMENTO PONTILE SECONDARIO**

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/PARERI PERVENUTI DAGLI ENTI

Engineering doc. no.: P21IT04083-ENV-RE-000-011	Rev.: 00						Company doc. no.: RE-RPO-001
Foglio 16 of 16							

3) *Relativamente a quanto sopra, si rappresenta, peraltro, che, pur in presenza di elementi conoscitivi più di dettaglio, la valutazione richiesta, comprensiva di una definizione dell'interferenza delle attività di cantiere con un contesto ambientale delicato e complesso, oggetto di numerose tutele, che si presume debba anche essere corredata di una valutazione o uno screening di incidenza con riguardo ai SIC più prossimi all'area di intervento, non può essere condotta nell'ambito di un procedimento "pre-screening", ex art. 6, comma 9, che si connota quale procedimento speditivo solidamente ancorato nelle valutazioni ambientali già effettuate.*

La Valutazione di incidenza già prodotta per il Truck loading è stata rivista alla luce di tutte le richieste (Doc. n. P21IT04083-ENV-RE-000-002, Annesso 3), integrando nella valutazione le fasi di cantiere e comprendendo quindi la parte del progetto che ricade sulle acque del Golfo. Tra le simulazioni effettuate, si è valutata la dispersione del rumore in acqua dovuto alla battitura dei pali per la realizzazione del Pontile secondario.

Le considerazioni circa gli effetti derivati dai lavori sulle specie di mammiferi marini tiene conto di questi fattori:

- La perdita di trasmissione della pressione sonora TL (Transmission loss) è maggiore nei fondali bassi rispetto agli strati più profondi. La TL rappresenta la diminuzione di intensità acustica cumulata quando un'onda di pressione sonora si propaga a partire da una fonte emittente, quindi la perdita nella trasmissione dalla fonte al soggetto ricevente.
- Gli avvistamenti riportati nella piattaforma Intercet (Piattaforma on-line su cetacei e tartarughe marine dell'Alto Tirreno) sono localizzati fuori dalla diga foranea che limita il Golfo de La Spezia e a distanze di chilometri da questa.
- Studi condotti per lavorazioni simili hanno messo in correlazione i livelli di soglia con le distanze e i valori di pressione alla sorgente, arrivando a definire le distanze dei possibili impatti. Nel caso delle lesioni temporanee e permanenti, la distanza massima a cui possono insorgere effetti temporanei è di circa 3 km per le specie a bassa frequenza, rimanendo invece nell'ordine di poche centinaia di metri per tutte le altre categorie e per le lesioni permanenti.
- L'attività di battitura è ristretta pochi giorni di lavoro (circa 3).

Sulla base di quanto esposto, non si ritiene che i lavori presso il pontile, ed in particolare la battitura dei pali, considerata l'attività più impattante, possano rappresentare un fattore di criticità sulle specie marine.