



# REGIONE LIGURIA

## DIPARTIMENTO AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

Oggetto: **[ID: 6261]**: Adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché la razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - P.2879 FASE 2

Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

### *Trasmissione Osservazioni Regione Liguria*

In relazione alla comunicazione di pubblicazione a far data dal 15 novembre della documentazione integrativa prodotta dal proponente e resa disponibile sul sito web del Ministero della Transizione Ecologica, si trasmettono le seguenti osservazioni elaborate con il contributo di:

- ARPAL
- RL - SETTORE Politiche della natura e delle aree interne, protette e marine, parchi e biodiversità
- RL - SETTORE Assetto del Territorio
- RL - SETTORE Ecologia
- RL - SETTORE Ecosistema Costiero e Acque

### **Documentazione integrativa**

La documentazione integrativa, raccolta nell'elaborato N° Dp010 ("Studio di Impatto Ambientale - Documentazione Progettuale integrativa in Risposta alla Richiesta MiTE Prot. No. 0113080 del 19 Ottobre 2021"), rappresenta la risposta alla richiesta di integrazioni del Ministero della Transizione Ecologica - Nota Prot. MiTE No. 0113080 del 19 Ottobre 2021, il cui contenuto fornisce anche gli approfondimenti relativi alle Osservazioni presentate dalla Regione Liguria con Nota n. 317889 del 4/10/2021.

In estrema sintesi la tale documento rispondere alle seguenti tematiche:

- a) Valutazione degli eventuali impatti cumulativi dovuti delle due fasi progettuali che interessano l'area di intervento;
- b) Matrice aria con particolare riferimento alle emissioni;
- c) Matrice acque marine per le eventuali interferenze con lo scarico a mare del depuratore Sestri Ponente Aeroporto e la modalità di gestione dei sedimenti dragati;
- d) Interferenza idraulica tra il deflusso di piena del Torrente Cantarena e l'Opera D;
- e) Matrici terre e rocce da scavo, suolo a rifiuti;
- f) le possibili interferenze con impianti assoggettati al D. Lgs. n. 105/2015;
- g) il PMA rispetto alle matrici Aria, Suolo e Rumore.

## OSSERVAZIONI Regione Liguria

### 1.1 EMISSIONI E QUALITÀ DELL'ARIA

Tenuto conto della documentazione integrativa si riportano le seguenti valutazioni:

- a) con riferimento ai rapporti del progetto con la Pianificazione in materia di qualità dell'aria, alla classificazione delle zone ed alle concentrazioni di fondo ambientale, le integrazioni richieste sono state fornite compiutamente.
- b) con riferimento alla valutazione degli impatti ambientali relativi alla cantierizzazione le integrazioni hanno fornito ulteriori elementi sulla modellistica utilizzata. L'esito della modellazione dimostra che l'impatto della fase di cantierizzazione non determina effetti ambientali significativi.
- c) con riferimento al piano di monitoraggio si richiede che:
  - l'ubicazione di microscala dei punti sommariamente indicati con ATM\_01, ATM\_02 e ATM\_03 e la puntuale definizione dei parametri in essi monitorati siano concordate con ARPAL;
  - ove compatibile con la cantierizzazione dell'opera, le campagne ante operam, dovrebbero avere durata di 15 gg e coprire un intero anno (quindi 4 campagne);
  - a conclusione del monitoraggio ante operam e prima dell'avvio del cantiere, dovranno essere condivisi con ARPAL: 1) dettagli del monitoraggio in continuo del PM10 nella fase iniziale del cantiere, 2) il protocollo per la definizione delle soglie di intervento e per la gestione delle situazioni critiche.
- d) relativamente all'impatto della fase a regime, le integrazioni confermano che gli interventi previsti nell'area di progetto non determinano una modificazione delle attuali funzioni di cantieristica navale. Chiariscono inoltre che è oggetto della presente valutazione soltanto l'impatto generato dalla realizzazione della nuova e più razionale infrastruttura.

### 1.2 ACQUE

Le integrazioni formulate da Regione Liguria sulla matrice acque richiedevano di verificare e approfondire:

- l'eventuale interferenza delle opere previste con la condotta di scarico a mare del depuratore Sestri Ponente Aeroporto;
- le modalità di gestione dei sedimenti dragati con particolare riferimento alla fase di stoccaggio temporaneo di quota parte di tali sedimenti in aree appositamente individuate in ambito portuale.

I proponenti hanno integrato e argomentato i temi oggetto di richiesta di approfondimento; nello specifico, è stata verificato che le opere in progetto non interferiscono con lo scarico a mare del depuratore Sestri Ponente Aeroporto. Sono inoltre state definite le modalità di gestione dei sedimenti dragati, compresa la fase di stoccaggio temporaneo in ambito portuale di quota parte degli stessi. A questo proposito, è prevista la realizzazione di n. 3 aree di stoccaggio provvisorie aventi dimensioni di 35 x 40 metri e in grado di ospitare fino a 4000-4500 metri cubi di materiale; tali aree saranno composte da sponde laterali in cls. Le sponde laterali insisteranno su una piattaforma di fondazione impermeabile affinché sia l'acqua di drenaggio che il materiale non penetrino in profondità; all'esterno delle sponde laterali è prevista la realizzazione di un sistema di captazione delle acque di drenaggio composto da canalette in cls disposte in pendenza per garantire il conferimento delle stesse verso opportuni punti per la raccolta ed il trattamento prima della

reimmissione nello specchio acqueo. I materiali dragati saranno conferiti nelle aree di stoccaggio provvisorio e saranno sottoposti ad un processo di desaturazione/essiccazione finalizzato a diminuirne il contenuto di acqua e a rendere il materiale palabile prima di essere conferito all'interno del bacino n. 1 esistente; il conferimento dei materiali dragati all'interno delle aree di stoccaggio avverrà progressivamente, l'operazione di trattamento e di successivo conferimento degli stessi all'interno del bacino n. 1 esistente sarà ripetuta ciclicamente fino all'esaurimento del materiale dragato oggetto di tale processo.

Relativamente alla fase di riempimento dell'area della cassa di colmata e del bacino n. 1 esistente, il conferimento dei sedimenti è previsto per fasi successive, per volumi tali da non determinare lo sfioro delle acque. I sedimenti saranno dragati con benna, al fine di minimizzare il volume di acqua di esubero. Per il riempimento del bacino n. 1 esistente, prima del conferimento, è previsto un precedente passaggio mediante un ciclo di asciugatura; al termine di ogni fase di riempimento, è stato previsto di attendere la sedimentazione dei solidi sospesi e procedere successivamente alle analisi delle acque di riempimento della cassa ed al loro scarico a mare, qualora idonee.

In base a quanto su premesso per quanto riguarda gli aspetti ambientali si rileva quanto segue.

Il contesto ambientale, costituito da aree portuali fortemente conterminata e prive di popolamenti marini sensibili e la tipologia di progetto in esame, che non si discosta dagli interventi previsti e approvati sotto il profilo ambientale nell'ambito della Fase 1, permettono di escludere possibili criticità a carico degli habitat e dei corpi idrici marini.

Per quanto riguarda la compatibilità degli interventi con le acque marine:

- durante la fase di dragaggio sono previste modalità operative tali da minimizzare la fuoriuscita dalle draghe di acque di stramazzo;
- per le aree di stoccaggio provvisorio dei sedimenti dragati è previsto un sistema di captazione, raccolta e trattamento delle acque di drenaggio prima della loro reimmissione in mare;
- durante la fase di riempimento della colmata sono previste modalità operative volte a limitare la fuoriuscita delle acque di stramazzo dalla colmata per minimizzarne la presenza di materiale in sospensione;
- per l'area di colmata, derivante dal rinterro del bacino n. 1 esistente e dalla realizzazione della colmata a mare, il grado di confinamento del materiale di dragaggio rispetto all'ambiente esterno risulta assicurato dalla tecnica costruttiva.

Per quanto sopra esposto, si ritiene che tali interventi non presentino criticità.

La previsione del monitoraggio della torbidità quale sistema operativo in grado di individuare e risolvere una eventuale dispersione dei sedimenti al di fuori dell'area di intervento costituisce un'adeguata misura di mitigazione durante le fasi di dragaggio e di riempimento; tale ipotetico impatto assume peraltro una rilevanza non particolarmente significativa, dal momento che l'area di intervento si trova in un bacino portuale già molto confinato dalla presenza del riempimento aeroportuale e dal limitrofo Porto Petroli.

Per quanto riguarda i possibili impatti della fase di esercizio non si rilevano criticità in quanto il progetto prevede un sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima e seconda pioggia.

Si ritiene pertanto che per le opere previste dal progetto in esame e con particolare riferimento ai temi di nostra competenza sia possibile asserire la prefattibilità ambientale dell'intervento.

Considerata l'analogia tra gli interventi valutati nell'ambito della Fase 1 e gli interventi previsti nell'ambito della Fase 2, si ritiene che questi ultimi debbano seguire, sotto il profilo ambientale, lo stesso iter autorizzativo. Nello specifico, nell'ambito del progetto in esame, si ravvisa che gli interventi di dragaggio (opera A) e di successivo riutilizzo di sedimenti in ambito costiero (all'interno delle strutture conterminata di cui all'opera B) debbano acquisire in fase esecutiva, salvo diverse

determinazioni del Ministero dell'Ambiente e della Transizione Ecologica, l'autorizzazione prevista dal comma 1, lettera a dell'art. 109, a cura del Settore Regionale Ecosistema Costiero e Acque del Dipartimento Ambiente e Protezione Civile. Nell'ambito di tale successiva autorizzazione si renderà necessario acquisire le seguenti integrazioni progettuali:

- la relazione tecnica di caratterizzazione dei sedimenti oggetto di dragaggio; nell'ambito del progetto presentato, infatti, è riportata esclusivamente una sintesi consuntiva degli esiti di tale caratterizzazione;
- uno specifico piano di monitoraggio ambientale. A questo proposito, considerata l'analogia degli interventi di Fase 1 e Fase 2, si ritiene che tale piano di monitoraggio debba essere sviluppato in continuità metodologica con il piano di monitoraggio ambientale concordato con lo Scrivente nell'ambito degli interventi di Fase 1.

### **1.3 TERRE E ROCCE DA SCAVO E RIFIUTI**

In riferimento alle passività ambientali rilevate a carico di suoli ed acque sotterranee in fase di indagine ambientale preliminare (punto 4 del documento recante integrazioni allo SIA), si prende atto favorevolmente della comunicazione trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale ai sensi dell'art. 244 del D. Lgs. 152/06 e, in tal senso le attività conseguenti e successive proseguiranno nel contesto normativo sdi cui al Titolo V parte quarta del sopra citato d. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. L'Autorità proponente ha preannunciato l'esecuzione di ulteriori indagini integrative, finalizzate ad approfondire il quadro conoscitivo della potenziale contaminazione.

Si rileva che con la stessa comunicazione in parola l'Autorità di Sistema Portuale, in relazione allo sviluppo delle successive fasi progettuali, ha già previsto l'allontanamento, come rifiuto, di tutti terreni contaminati.

La gestione dovrà comunque essere conformata ai criteri di priorità sanciti dall'art 179 dello stesso D. Lgs. 152/06. In questo senso, si ritiene opportuno raccomandare fin d'ora, riguardo alla gestione dei materiali qualificati come rifiuto, che ne sia preferita la destinazione ad attività di recupero.

### **1.1 BIODIVERSITA'**

Relativamente al comparto biodiversità le valutazioni seguenti sono formulate in riferimento all'art.9 della LR 28/2009 secondo il quale per i progetti e interventi soggetti a valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte II, Titolo III, del d.lgs. 152/2006, la competenza della Valutazione di Incidenza per i siti Rete Natura 2000 è attribuita alla Regione Liguria.

L'area di intervento si colloca a circa 1,3 km dalla Z.S.C. "Monte Gazzo", cod. IT1331615, a circa 2 km dalla Z.S.C. "Praglia – Pracaban – Monte Leco – Punta Martin" cod. IT1331501, a oltre 6 km dalla Zona di Protezione Speciale "Beigua-Turchino", cod. IT1331578 e a oltre 11 km dal Parco Naturale Regionale del Beigua.

Tutte le aree tutelate di cui sopra sono geograficamente appartenenti all'ambito montano e submontano appenninico, presentano una specificità ecosistemica legata a fattori climatici che ne connotano l'appartenenza alla regione biogeografica mediterranea, e non presentano connessioni ecologiche con le aree interessate dal progetto, non ospitando habitat o specie legate ad ecosistemi marino-costieri.

Per quanto riguarda nello specifico le aree del Parco del Beigua e della Z.P.S. "Beigua-Turchino", queste sono poste a una distanza tale da non poter subire impatti anche indiretti dalle previsioni del progetto; anche la Z.S.C. "Praglia – Pracaban – Monte Leco – Punta Martin", pur trovandosi nel suo punto più meridionale a circa 2 km dall'area portuale, non risulta avere

interferenze con i lavori legati agli adeguamenti alla accessibilità dell'area portuale industriale di cui all'oggetto.

relativamente al Sito Natura 2000 "Monte Gazzo" (codice IT1331615), distante circa 1,3 km, si ritiene che le attività connesse al progetto, sia relativamente alla fase di cantiere che di esercizio, non comportino interferenze rispetto allo stato di conservazione di habitat e specie del Sito, in quanto le unità ecosistemiche tutelate del Sito Natura 2000 sono separate da un punto di vista ecologico dal settore del bacino portuale in cui si inserisce il progetto, a causa dello sviluppo del tessuto urbano di Genova che si interpone tra di essi, configurando una marcata divisione territoriale ed ecosistemica.

Inoltre, dall'analisi della Rete ecologica regionale (RER) si evidenzia che non sono presenti elementi riferibili alla rete, con funzione di connessione ecologica tra l'area interessata dal progetto e il Sito Natura 2000 o altre Aree Naturali Protette nell'area vasta.

Pertanto, viste le caratteristiche del progetto e l'assetto ecologico del territorio interessato, si ritiene che gli interventi previsti non vadano ad interferire con le dinamiche ecologiche necessarie a garantire uno stato di conservazione sufficiente per la biodiversità terrestre.

## 1.2 DIFESA SUOLO

La documentazione progettuale integrativa pubblicata sul sito del MiTE contiene uno specifico elaborato avente ad oggetto: " *Studio idraulico degli effetti indotti dagli interventi relativi all'opera D (nuova banchina) sul regime idraulico del rio Cantarena*", a firma ITEC Engineering Ingg. Misurale e Rocca. Tale documentazione risponde alla richiesta di integrazione di cui alla lett. d) della Commissione Tecnica VIA/VAS 5112 del 18.10.2021.

Lo studio citato contiene le verifiche idrauliche delle seguenti quattro configurazioni:

- Stato attuale rio Cantarena e stato attuale bacino portuale;
- Stato attuale rio Cantarena e nuova banchina realizzata;
- Stato di progetto rio Cantarena e stato attuale bacino portuale;
- Stato di progetto rio Cantarena e stato di progetto bacino portuale;

ove per "stato di progetto Rio Cantarena si intende il progetto redatto dall'Amministrazione Comunale, già sottoposto a parere di compatibilità con il vigente Piano di Bacino (vedasi D.D. n. 608 del 12/02/2019) ed attualmente in fase di approvazione.

Le modellazioni, svolte con un modello di calcolo che prevede l'"accoppiamento" di un modello mono-dimensionale che risolve numericamente le equazioni di De Saint Venant del moto vario con un modello 2-D basato sulla "*Shallow Water Equation*".

La modellazione è basata su una configurazione geometrica della nuova banchina leggermente diversa da quella riportata negli elaborati progettuali architettonici, in particolare viene prevista un raccordo curvilineo anziché a linea spezzata tra la banchina esistente e la nuova banchina.

Gli esiti della modellazione hanno evidenziato un impatto trascurabile sul deflusso di piena del Cantarena della realizzazione del nuovo banchinamento (opera D).

Tutto ciò premesso e considerato si ritiene che la documentazione presentata risponda pienamente alla richiesta di integrazione e che consenta di escludere impatti significativi e negativi sul deflusso del Cantarena, sia nella configurazione attuale che in quella conseguente alla realizzazione dei lavori di sistemazione la cui progettazione, redatta dall'Amministrazione Comunale, è attualmente in fase di approvazione.

In considerazione del fatto che il progetto di cui si tratta dovrà essere assoggettato a nulla osta idraulico da parte della competente Autorità Idraulica ex R.D. 523/1904 (funzione oggi attribuita al Settore Difesa del Suolo della Regione Liguria), si ritiene che in fase di rilascio di detto nulla osta possa essere verificata la configurazione di dettaglio del raccordo tra l'attuale e la nuova

banchina, tenuto conto che gli elaborati di carattere architettonico devono riportare la configurazione utilizzata nelle verifiche idrauliche citate

### **1.3 RUMORE**

La documentazione integrativa fornita risponde pienamente alle richieste di integrazione formulate da Regione Liguria

### **1.4 RISCHIO INCIDENTE RILEVANTE**

Si prende atto che relativamente alla cosiddetta Fase 1 dell'intervento "Nuova calata ad uso cantieristico navale all'interno del Porto Petroli e della sistemazione idraulica del Rio Molinasso" è stato rilasciato parere favorevole di compatibilità dell'intervento da parte del competente Comitato Tecnico Regionale. Inoltre si prende atto che l'intervento in esame si trova a distanza maggiore dall'impianto sottoposto alla disciplina del dlgs 105/2015 rispetto all'intervento di fase 1. Tuttavia si ritiene che anche per l'intervento in esame debba essere richiesto il parere del C.T.R ai sensi dell'art 22 comma 10 del dlgs. 105/2015.

Resta sempre inteso che per l'eventuale realizzazione di qualsivoglia attività sull'insediamento oggetto del presente parere, sarà sempre necessario il preventivo parere del CTR.

### **CONCLUSIONI**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha integrato e argomentato adeguatamente i temi oggetto di richiesta di integrazione e approfondimento che Regione Liguria ha formulato con nota n. 317889 del 4/10/2021; in particolare nell'ambito dell'attività volta per la redazione del presente contributo è emerso che l'intervento in esame non determina effetti significativi ambientali per nessuna delle matrici ambientali valutate.

Sono state richiesti adeguamenti e correzioni esclusivamente per la fase di monitoraggio per la matrice aria, che andranno concordati con Arpal; inoltre sono state anticipate alcune considerazioni da approfondire nelle successive fasi autorizzative relativamente al rischio di incidente rilevante, alla difesa suolo (nulla osta idraulico) e all'autorizzazione prevista dal comma 1, lettera a dell'art. 109 del D.Lgs. 152/2006 in merito all'immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti e si porgono distinti saluti.

DIRETTORE GENERALE  
(Dott.ssa Cecilia Brescianini)

