



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 571 del 10 ottobre 2022

| | |
|--------------------|--|
| Progetto: | <p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Progetto "Vessel reloading Panigaglia" per consentire il carico e lo scarico di GNL presso il pontile principale del Terminale GNL di rigassificazione di Panigaglia"</p> <p>ID_VIP: 8668</p> |
| Proponente: | <p>GNL Italia S.p.A.</p> |

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS- Sottocommissione VIA

1. Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il d.lgs. n. 152 del 03/04/2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), e ss.mm.ii.;
- Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

2. Richiamate le norme e i principi che regolano la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”), e in particolare:

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e ss.mm.ii. e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, secondo cui “*si intende per*”:
 - lett. c) “*Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo*”;
 - lett. m), *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’ autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’ Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del d.lgs. n.104 del 2017 e in particolare:
 - All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*”;
 - All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il decreto MATTM n. 52 del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e*

province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;

- il decreto MATTM n. 308 del 24 dicembre 2015 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il d.P.R. n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee guida ISPRA n.133/2016 per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA);
- Le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09 19/9 - (d.lgs 104/2017).

3. Dato atto che:

-il progetto rientra tra quelli sottoposti a verifica di assoggettabilità nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2 h) denominata “*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi*” e prevede modifiche o estensioni la cui realizzazione potenzialmente può produrre impatti ambientali significativi e negativi (sono escluse le modifiche o estensioni di cui all’art.6 comma 7 lettera d) che possono avere impatti ambientali significativi e negativi e che all’istanza in esame, in quanto presentata in data 05/07/2022, si applica il d.lgs n. 152/2006 nel testo vigente **dopo** delle modifiche introdotte con d.l. 16 luglio 2020 n. 76, recante ‘Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale’, convertito in l. n. 120 del 11 settembre 2020 (v. art. 50, comma 3 dl n. 76/20).

- il progetto rientra inoltre tra quelli ricompresi nel Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), nella tipologia elencata nell'Allegato I-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 1-1.1-1.1.3 denominata 1“*Dimensione della Decarbonizzazione*”1.1.”*Infrastrutture per la phase out della generazione elettrica alimentata a carbone*”- 1.1.3.”*Infrastrutture di reloading, trasporto via nave stoccaggio e rigassificazione necessarie a consentire il phase out della generazione a carbone e la decarbonizzazione delle industrie in Sardegna*” ed anche nella tipologia elencata nell’Allegato II oppure nell’Allegato II-bis, sopra dichiarata.

4. Rilevato che:

4.1. in ordine alla presentazione della domanda:

- la Società GNL Italia S.p.A. (d’ora innanzi Proponente) con protocollo n. 6066 in data 05/07/2022 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del d.lgs 152/2006 del Progetto "Vessel reloading Panigaglia" per consentire il carico e lo scarico di GNL presso il pontile principale del Terminale GNL di rigassificazione di Panigaglia.”;

- la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per la crescita e la qualità dello sviluppo, Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale (d’ora innanzi, Direzione) con prot. n. MiTE 87485 del 13/07/2022, cui ha fatto seguito la nota prot. n. MiTE 95592 del 01/08/2022 recante: [ID_VIP:8668] Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. 152/2006, relativa al progetto “Vessel reloading Panigaglia” per consentire il carico e lo scarico di GNL presso il pontile principale del Terminale GNL di rigassificazione di Panigaglia. Proponente: GNL Italia S.p.A. Comunicazione procedibilità istanza, responsabile del procedimento e pubblicazione documentazione”.

- la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS (d’ora innanzi CTVA) ha acquisito la nota precedente con prot. n. CTVA 5398 del 01/08/2022.

4.2. In ordine alla pubblicità:

- ai sensi dell'art.19, commi 2 e 3 del d.lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata in allegato alla domanda è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente e che la Direzione, con nota prot. n. n. MiTE 87485 del 13/07/2022 ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione su detto sito della documentazione;

- la Regione Liguria con nota prot. n. 781892 del 08/08/2022 ha comunicato il proprio concorrente interesse che è stato comunicato dalla CTVA con nota prot. N. 6305 del 02/09/2022.

5. Considerato che:

5.1. ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n. 152 del 2006 lo Studio Preliminare Ambientale (d'ora innanzi, SPA) deve indicare gli elementi di cui all'All. IV-bis della Parte II del d.lgs. n. 152 del 2006.

5.2. lo SPA elaborato dal Proponente contiene la seguente documentazione:

- lo SPA con gli elementi indicati al punto 5.1 e in particolare i seguenti allegati accessibili al sito <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/8892>

| Titolo | Sezione | Codice elaborato | Data |
|--|-----------------------|------------------------------|------------|
| Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà Art.47 D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445 | Elaborati di Progetto | Asseverazione professionista | 01/06/2022 |
| Documentazione Fotografica | Elaborati di Progetto | DF-E-00002-signed | 01/06/2022 |
| INQUADRAMENTO DEL TERMINALE SU C.T.R. | Elaborati di Progetto | DIS-AMB-D-20001-signed | 01/06/2022 |
| Carta dei Siti natura 2000 | Elaborati di Progetto | DIS-AMB-D-20018-signed | 01/06/2022 |
| Carta degli Habitat | Elaborati di Progetto | DIS-AMB-D-20019-signed | 01/06/2022 |
| Carta dei Siti natura 2000 | Elaborati di Progetto | DIS-AMB-D-20027-signed | 01/06/2022 |
| Carta del potenziale e del rischio archeologico | Elaborati di Progetto | DIS-ARC-B-20016-signed | 01/06/2022 |
| Carta Geologica | Elaborati di Progetto | DIS-CGM-D-20008-signed | 01/06/2022 |
| STRUTTURE DI COLLEGAMENTO PALI | Elaborati di Progetto | DIS-CIV-B-10009-signed | 01/06/2022 |
| TIPOLOGICO DEL PALO | Elaborati di Progetto | DIS-CIV-B-10011-signed | 01/06/2022 |
| Layout generale nuove bricole di accosto e ormeggio | Elaborati di Progetto | DIS-CIV-B-10013-signed | 01/06/2022 |
| DISEGNI TIPOLOGICI ARREDI: PASSERELLE E PARAPETTI | Elaborati di Progetto | DIS-CIV-B-10052-signed | 01/06/2022 |
| Carta delle evidenze note mediante ricerca bibliografica e di archivio | Elaborati di Progetto | DIS-CPA-A-20014-signed | 01/06/2022 |
| Carta delle evidenze individuate mediante fotointerpretazione | Elaborati di Progetto | DIS-CPA-A-20015-signed | 01/06/2022 |
| DISEGNO TIPOLOGICO GANCI A SCOCCO | Elaborati di Progetto | DIS-MEC-D-10051-signed | 01/06/2022 |
| INQUADRAMENTO DEL TERMINALE SU ORTOFOTO | Elaborati di Progetto | DIS-OF-D-20002-signed | 01/06/2022 |
| Carta del PAI | Elaborati di Progetto | DIS-PAI-D-20007-signed | 01/06/2022 |
| Planimetria generale impianto con indicazione modifiche in progetto | Elaborati di Progetto | DIS-PERM-A-20025-signed | 01/06/2022 |

| | | | |
|--|-------------------------------|------------------------------|------------|
| STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA | Elaborati di Progetto | DIS-PRG-D-20006-signed | 01/06/2022 |
| STRUMENTI DI TUTELA E PIANIFICAZIONE NAZIONALE | Elaborati di Progetto | DIS-SN-D-20003-signed | 01/06/2022 |
| STRUMENTI DI TUTELA E PIANIFICAZIONE PROVINCIALE | Elaborati di Progetto | DIS-SP-D-20005-signed | 01/06/2022 |
| STRUMENTI DI TUTELA E PIANIFICAZIONE REGIONALE | Elaborati di Progetto | DIS-SR-D-20004-signed | 01/06/2022 |
| Uso del Suolo | Elaborati di Progetto | DIS-US-D-20009-signed | 01/06/2022 |
| PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE | Elaborati di Progetto | REL-AMB-E-20010-signed | 01/06/2022 |
| RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.LGS. 42/04 | Elaborati di Progetto | REL-AMB-E-20012-signed | 01/06/2022 |
| Valutazione Incidenza Ambientale | Elaborati di Progetto | REL-AMB-E-20017-signed | 01/06/2022 |
| VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO | Elaborati di Progetto | REL-AMB-E-20020-signed | 01/06/2022 |
| STUDIO PREVISIONALE DI DISPERSIONE INQUINANTI IN ATMOSFERA | Elaborati di Progetto | REL-AMB-E-20021-signed | 01/06/2022 |
| SIMULAZIONE DELLA DIFFUSIONE DELLA TORBIDITA' NEL PARAGGIO DEL TERMINALE DI PANIGAGLIA - MOLO PRINCIPALE | Elaborati di Progetto | REL-AMB-E-20022-signed | 01/06/2022 |
| STUDIO ACUSTICO SUBACQUEO E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALI INDOTTI SUI MAMMIFERI MARINI | Elaborati di Progetto | REL-AMB-E-20023-signed | 01/06/2022 |
| Verifica preventiva dell'interesse archeologico | Elaborati di Progetto | REL-ARC-E-20013-signed | 01/06/2022 |
| Scheda Proponente VINCA | Elaborati di Progetto | Scheda Proponente-signed | 01/06/2022 |
| Schede Natura 2000 | Elaborati di Progetto | Schede Natura 2000-signed | 01/06/2022 |
| PROCESS FLOW DIAGRAM | Elaborati di Progetto | SP-A-08020-signed | 01/06/2022 |
| Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà Art.47 D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445 | Elaborati di Progetto | Asseverazione professionista | 01/06/2022 |
| Carta dei Siti natura 2000 | Elaborati di Progetto | DIS-AMB-D-20018-signed | 01/06/2022 |
| Carta degli Habitat | Elaborati di Progetto | DIS-AMB-D-20019-signed | 01/06/2022 |
| Carta dei Siti natura 2000 | Elaborati di Progetto | DIS-AMB-D-20027-signed | 01/06/2022 |
| Layout generale nuove bricole di accosto e ormeggio | Elaborati di Progetto | DIS-CIV-B-10013-signed | 01/06/2022 |
| Planimetria generale impianto con indicazione modifiche in progetto | Elaborati di Progetto | DIS-PERM-A-20025-signed | 01/06/2022 |
| Valutazione Incidenza Ambientale | Elaborati di Progetto | REL-AMB-E-20017-signed | 01/06/2022 |
| Scheda Proponente VINCA | Elaborati di Progetto | Scheda Proponente-signed | 01/06/2022 |
| Schede Natura 2000 | Elaborati di Progetto | Schede Natura 2000-signed | 01/06/2022 |
| Studio Preliminare Ambientale | Studio Preliminare Ambientale | REL-AMB-E-20000-signed | 01/06/2022 |

- Sono pervenute le osservazioni della Regione Liguria con nota prot. 925433 del 02/09/2022, acquisite dalla CTVA con nota prot. CTVA 6310 dello stesso giorno.

- sono pervenute le osservazioni del Ministero della Cultura con nota prot. MIC_SS-PNRR 2780-P del 26/08/2022, acquisite dalla CTVA con proprio prot. 6146 dello stesso giorno.

5.3. dalla documentazione prodotta dal Proponente - utile a verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi – risulta che:

- il quadro autorizzativo dell'impianto termico attuale è il seguente:

- Il Terminale è autorizzato con decreto AIA regionale rilasciato dalla Provincia della Spezia, in quanto in Liguria la Provincia è l'autorità competente al rilascio, al rinnovo e al riesame della autorizzazione alle emissioni in atmosfera e della Autorizzazione Integrata Ambientale, con determinazione n°118 del 30/05/2007, rinnovata con determinazione n° 133 del 17/02/2014 ed a oggi prorogata dalla Provincia della Spezia fino al 2026.

- La Società GNL Italia S.p.A. ha ottenuto in data 20.06.2022 l'esclusione alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA per la realizzazione di infrastrutture per il caricamento di GNL su autocisterne/isocontainer e il rifacimento del pontile secondario (Progetto denominato "Truck Loading e Rifacimento Pontile Secondario") con protocollo MiTE_VA_DEC_2022-0000108 e allegato Parere n. 451 del 28 marzo 2022. Contestualmente per tale iniziativa, la Società GNL Italia S.p.A. ha avviato Istanza di Autorizzazione Unica ai sensi del D.Lgs. 257/2016 in data 26/04/2021.

6. Considerato e valutato che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'all. V, parte seconda del d.lgs.n. 152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;

- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

6.1. In ordine alle caratteristiche del progetto

A. delle dimensioni e della concezione dell'insieme del progetto

Il progetto si inserisce soprattutto nell'ambito più ampio del progetto di "Collegamento Virtuale" (Virtual Pipeline) per l'approvvigionamento di gas naturale alla Sardegna che Snam, in qualità di principale operatore di trasporto e dispacciamento di gas naturale sul territorio nazionale, intende realizzare, anche attraverso le sue controllate e partecipate come GNL Italia, in coerenza con la legge del 11 settembre 2020, n. 120 "«Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali» (c.d. Decreto Semplificazioni).

La disponibilità di gas naturale in Sardegna consentirà di avviare il processo di conversione da carbone a gas delle centrali termoelettriche presenti nella Regione e di conversione a gas di utenze civili e industriali con riduzione:

(i) degli effetti sull'ambiente, dato che il gas naturale ottenuto dal GNL è un combustibile con basse emissioni inquinanti (annullamento sia di particolato (PM10) che di ossidi di zolfo (SOx), ed una considerevole riduzione degli ossidi di azoto (NOx) e, a titolo di esempio circa -15% di CO2 rispetto a diesel);

(ii) dei costi, dato che gli utenti sardi accederanno al mercato del gas naturale alle medesime condizioni offerte sul continente.

Il progetto presentato dal Proponente prevede modifiche al pontile di attracco delle navi gasiere e modifiche all'impianto GNL al fine di consentire l'approdo e il carico/scarico di GNL di bettoline con capacità di carico compresa tra 2.000 m³ e 30.000 m³. Più in dettaglio le opere in progetto sono:

1. installazione, sul pontile principale, di ulteriori n.4 briccole di ormeggio dotate dei relativi arredi d'ormeggio per consentire l'attracco di bettoline con capacità compresa tra 2.000 m³ e 30.000 m³; in particolare:

- n° 2 briccole di accosto, BA01 e BA02, ciascuna equipaggiata con 2 fender e 1 gancio a scocco;
- n° 2 briccole di ormeggio, BO01 e BO02, ciascuna equipaggiata con 3 ganci a scocco e 7 fender;

l'adeguamento del pontile, funzionale all'attracco delle bettoline, prevede anche l'inserimento di nuovi ganci e fender in posizioni intermedie rispetto a quelle dei dispositivi già presenti e quindi la realizzazione di strutture di sostegno dedicate.

2. adeguamento delle tubazioni e delle relative strutture di supporto per consentire il trasferimento di GNL verso il pontile; il carico delle bettoline sarà eseguito attraverso l'utilizzo dei bracci di carico già installati sul pontile. Il sistema è dimensionato considerando i seguenti requisiti: portata di carica del GNL pari a 1.000 m³/h utilizzando le pompe principali di un unico tank; il trasferimento del GNL avverrà attraverso la linea di scarico da 24", già utilizzata per il ricevimento del GNL ma esercita in controflusso. Per fare ciò saranno realizzate delle modifiche impiantistiche descritte dal proponente nello SPA.

3. adeguamento dei sistemi elettro strumentali di controllo e di misura per consentire l'operazione di caricamento delle bettoline di capacità compresa tra 2.000 m³ e 30.000 m³.

Nella figura seguente sono illustrate le aree di intervento al pontile e all'impianto di trasferimento del GNL.



Descrizione delle attività di cantiere:

Le fasi di cantiere per le opere a mare relative al pontile riguarderanno principalmente il procedimento di infissione pali. Per il ricovero dei natanti necessari alla attività di infissione dei pali di fondazione delle nuove briccole, è stata preliminarmente identificata un'area di ormeggio, ricadente entro l'area di concessione GNL

Italia. Tale area è ubicata in una zona a ridotta visibilità dai punti di fruizione presenti nell'area e risulta favorevole in caso di condizioni meteo marine che richiedano maggior riparo. Il pescaggio dei pontoni e del rimorchiatore non supererà i 2 metri. Il ricovero dei mezzi non interferisce con le attività dell'adiacente molo (ex porto turistico ad oggi non in uso).

La durata delle attività di cantierizzazione per gli interventi previsti per l'adeguamento del pontile è riportata nel cronoprogramma in figura sottostante.

| VESSEL RELOADING | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| ATTIVITA' DI CANTIERE | | | | | | | | | | | | | | |
| ID | VESSEL RELOADING | mesi | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1 | Mobilizzazione Cantiere | | ■ | | | | | | | | | | | |
| 2 | Infissione pali (n.20 pali + 3 pali test) + rimozione pali test | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 3 | Predisposizione nuova banchina ed arredi di ormeggio | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 4 | Prefabbricazione by-pass | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 5 | Montaggio by-pass, installazione valvole, supporti e ballatoi | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 6 | Installazione sistemi elettrici e di automazione | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 7 | Inserimento Tie-ins e avviamento | | | | | | | | | | | | | ■ |

Le fasi di cantiere delle opere previste nell'area interna del Terminale riguarderanno:

- la predisposizione di un'area interna all'impianto adibita a logistica e deposito temporaneo terre. Verrà messa a disposizione da GNL Italia un'area idonea allo scopo;
- l'installazione di nuove apparecchiature elettriche ed attività di pre-commissioning;
- l'installazione di nuove apparecchiature di strumentazione ed automazione;
- l'installazione di nuovi supporti, nuove strutture e relative fondazioni;
- l'installazione del piping, valvole e strumentazione di campo;
- commissioning nuove apparecchiature elettriche;
- commissioning nuove apparecchiature di strumentazione ed automazione;
- bonifica e tie ins;
- commissioning e start-up;
- smobilizzazione cantiere.

Gestione dei materiali di scavo

Sono previsti dei modesti movimenti terra necessari alla realizzazione degli scavi a sezione obbligata per le fondazioni dei supporti a sostegno del by pass da 20'' nell'area dei serbatoi, della carpenteria metallica necessaria all'accesso e alla manovrabilità delle valvole dello stesso by pass e della struttura nuova in area 501 (radice pontile). Le fondazioni saranno di tipo superficiale e profondo, superficiale in area 102 e profondo in area 501. Il Proponente dichiara che il materiale proveniente da tali operazioni di scavo sarà gestito secondo quanto previsto dalla norma di legge. Il volume interessato dalla movimentazione sarà pari a circa 35/40 m³.

Tutto il terreno proveniente da attività di scavo nell'ambito dei lavori sopra citati e non destinato al riutilizzo sarà considerato rifiuto. Le Terre e Rocce da Scavo che non verranno utilizzate sono sottoposte alle disposizioni in materia di rifiuti. Per la verifica delle caratteristiche chimico-fisiche dei materiali, sui campioni di terreno è prevista l'esecuzione di "unset analitico" per la classificazione/caratterizzazione del rifiuto previsto dalla norma vigente. In funzione degli esiti delle analisi si procederà all'attribuzione del Codice EER (17.05.04 o 17.05.03). Per i materiali da scavo che dovranno essere necessariamente conferiti in discarica sarà obbligatorio eseguire anche il test di cessione ai sensi del D.M. 27/09/2010, ai fini di stabilire i limiti di concentrazione dell'eluato per l'accettabilità in discarica. Tale materiale sarà quindi conferito presso idonei impianti autorizzati per operazioni di smaltimento (D1-D15) o impianti autorizzati per operazioni di recupero (R1-R13) della specifica tipologia di rifiuti individuata, in funzione degli esiti delle analisi di classificazione/caratterizzazione rifiuto previsti dalla norma vigente.

Sarà infine predisposta una zona dedicata al deposito temporaneo dei terreni da gestire come rifiuto. Tale area servirà per depositare il terreno in attesa del trasporto presso gli impianti. Il trasporto di questi volumi avverrà mediante soggetti autorizzati dotati di iscrizione all'Albo Gestori Ambientali.

B. Produzione di rifiuti

I rifiuti derivanti dalla realizzazione dell'opera in esame sono riconducibili perlopiù alle fasi di cantiere per gli adeguamenti del pontile e le modifiche impiantistiche previste. Durante la fase di costruzione si prevede la produzione di rifiuti che saranno gestiti secondo le procedure già in essere in impianto e in conformità alla normativa vigente. Le principali tipologie sono elencate nella tabella seguente.

| DESCRIZIONE OPERATIVA | CODICE C.E.R. | DESCRIZIONE (come da Dlgs. 152/06) | STATO FISICO |
|--|---------------|--|-------------------------|
| Olii e lubrificanti esausti | 13 02 05* | scarti di oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati | liquido |
| Olii e lubrificanti esausti | 13 02 08* | altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione | liquido |
| Grassi esausti | 12 01 12* | cere e grassi esauriti | solido |
| Ferro e acciaio | 17 04 05 | Ferro e acciaio | solido non polverulento |
| Cavi | 17 04 11 | Cavi, diversi da quelli di cui alla voce 17 04 10 | solido non polverulento |
| Altri materiali isolanti, guaina bituminosa | 17 06 03* | altri materiali isolanti contenenti o costituiti da sostanze pericolose | solido non polverulento |
| Rifiuti misti da attività di costruzione e demolizione non contenenti sostanze pericolose (cappe acustiche, armadietti, lamiere, tetti, laminati plastici, vetroresina, prefabbricati) | 17 09 04 | rifiuti misti dall'attività di costruzione e demolizione diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03 | solido non polverulento |
| Legno da operazioni di costruzione e demolizione | 17 02 01 | legno | solido non polverulento |
| Vernici e solventi | 08 01 11* | pitture e vernici di scarto, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose | solido non polverulento |

| DESCRIZIONE OPERATIVA | CODICE C.E.R. | DESCRIZIONE (come da Dlgs. 152/06) | STATO FISICO |
|--|---------------|---|-------------------------|
| Residui di veicoli (filtri dell'olio) | 16 01 07* | Filtri dell'olio | solido non polverulento |
| Residui di veicoli (filtri dell'olio) | 15 02 03 | assorbenti, materiali filtranti, stracci, indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02 | solido non polverulento |
| Indumenti protettivi (elmetto, scarpe, indumenti protettivi, occhiali, imbragature, cuffie, ecc.) non contaminati da sostanze pericolose | 15 02 03 | assorbenti, materiali filtranti, stracci, indumenti protettivi, diversi da quelli di cui alla voce 15 02 02 | solido non polverulento |
| Imballaggi in carta e cartone | 15 01 01 | imballaggi in carta e cartone | solido non polverulento |
| Imballaggi in pvc e plastica | 15 01 02 | imballaggi in plastica | solido non polverulento |
| Imballaggi metallici non contaminati | 15 01 04 | imballaggi metallici | solido non polverulento |

Infine, oltre all'elenco presente nella tabella, saranno generati rifiuti anche dalle operazioni di scavo necessarie per le fondazioni dei supporti a sostegno del by pass da 20'' nell'area dei serbatoi e a sostegno della carpenteria metallica necessaria all'accesso e alla manovrabilità delle valvole dello stesso by pass e della struttura nuova in area 501 (radice pontile). I rifiuti saranno gestiti secondo quanto previsto nello SPA.

In fase di esercizio, il Proponente scrive che non saranno prodotti rifiuti diversi da quelli attualmente gestiti all'interno del terminale e dovuti principalmente ai rifiuti urbani riconducibili alla presenza dei lavoratori. La gestione è quindi demandata alle procedure già in essere nel terminale.

Rischio gravi incidenti e/o calamità inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche, dei rischi per la salute umana, ecc.

Rischio idrogeologico

Il progetto non ricade in aree a vincolo idrogeologico. Il progetto ricade nell'ambito del Piano Stralcio di Bacino per la tutela del rischio idrogeologico della Regione Liguria – Ambito n. 20 Golfo della Spezia. L'opera in progetto non ricade all'interno delle fasce di inondabilità identificate dall'Autorità di Bacino In riferimento invece alla Carta della Suscettività al dissesto, le opere in progetto interessano un'area a suscettività molto bassa.

Rischio sismico:

Il progetto ricade in Zona 3 della classificazione sismica del territorio

Siti di interesse nazionale/regionale

Il Terminale ricade all'interno del Sito di Interesse Regionale (SIR) di Pitelli (D.M. 10 gennaio 2000 e successivo Decreto di perimetrazione D.M. 27 febbraio 2001), ex SIN (Sito di Interesse Nazionale) solo per le strutture a mare. Nella perimetrazione del SIR di Pitelli, infatti, è stata ricompresa anche l'area a mare del Golfo di La Spezia, delimitata dalla diga foranea portuale (superficie pari a 1564 ha), che comprende al suo interno aree destinate ad usi differenti: aree commerciali, adibite al traffico mercantile e passeggeri, aree militari (Arsenale Militare, Aeronautica Militare), aree interessate dalla cantieristica navale, porticcioli turistici, terminal energetici (GNL Italia, ex Arcola Petrolifera e ENEL), aree con impianti di mitilicoltura ed ittiocoltura. Considerata la pluralità delle possibili fonti di contaminazione, la Conferenza dei Servizi Ministeriale del SIR di Pitelli, ha incaricato ICRAM di progettare e realizzare un piano di caratterizzazione dell'area a mare.

La realizzazione degli interventi di progetto non comporta la movimentazione o dragaggio di sedimenti e quindi non si configura la possibilità di insorgenza di fenomeni di risospensione che possa rimettere in circolo gli elementi inquinanti, né tantomeno l'applicazione dell'art.109 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Le attività, quindi, in progetto non costituiranno ostacolo rispetto a eventuali attività di caratterizzazione o risanamento dell'area.

Rischio di incendio

In considerazione dell'ubicazione del sito circondato dalla vegetazione forestale mediterranea dei boschi della ZSC IT1345005 "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto", e dell'andamento meteo-climatico corrente, progressivamente predisponente l'aumento del rischio di incendio forestale, si ritiene che carico e distribuzione dei combustibili legnosi caratterizzino un'evidente situazione di interfaccia urbano-foresta ad alta pericolosità, anche lì dov'è la vegetazione ha un chiaro ruolo multifunzionale e di mitigazione degli impatti paesistici.

Rischio di incidente rilevanti

Il terminale, in virtù dello stoccaggio di GNL, è classificato come a rischio di incidente rilevante, ovvero uno stabilimento "Seveso". L'impianto è pertanto soggetto agli obblighi di cui al D.Lgs. 105/2015 e in particolare alle procedure previste dall'Allegato L "Procedure semplificate di prevenzione incendi per gli stabilimenti di soglia superiore" dello stesso decreto e dal D.P.R. 151/2011. Il Proponente ha condotto un'analisi in fase progettuale che ha consentito di valutare che la modifica in esame non costituirà aggravio del preesistente livello di rischio ai sensi dell'Allegato D al D.Lgs. 105/2015. In particolare, il progetto non implica l'aumento dell'hold up di sostanze pericolose ai sensi del D. Lgs. 105/2015, non prevede l'introduzione di nuove reazioni o processi, non comporta variazioni al quadro delle unità "logiche" individuate nel Rapporto di Sicurezza ed. 2021 e non comporta variazioni nel quadro degli eventi incidentali di riferimento descritto nel Rapporto di Sicurezza ed. 2021.

6.2. Con riferimento alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

In merito alla localizzazione:

Il Terminale di Panigaglia è il primo impianto di ricezione e rigassificazione di GNL realizzato in Italia e tra i primi terminali realizzati al mondo. Costruito tra il 1967 e il 1970, è entrato in funzione nel 1971 e ha subito negli anni un profondo rinnovamento, fino ad arrivare all'attuale configurazione. La capacità di rigassificazione annua del Terminale è 3,5 miliardi di Sm³.

Il Terminale sorge su un'area di terreno di 317.300 m² ed è ubicato nel comune di Portovenere (SP) nella Baia di Panigaglia, lungo la costa che collega La Spezia con Portovenere, e confina con il mare nella direzione NE e con l'entroterra nella direzione SW.

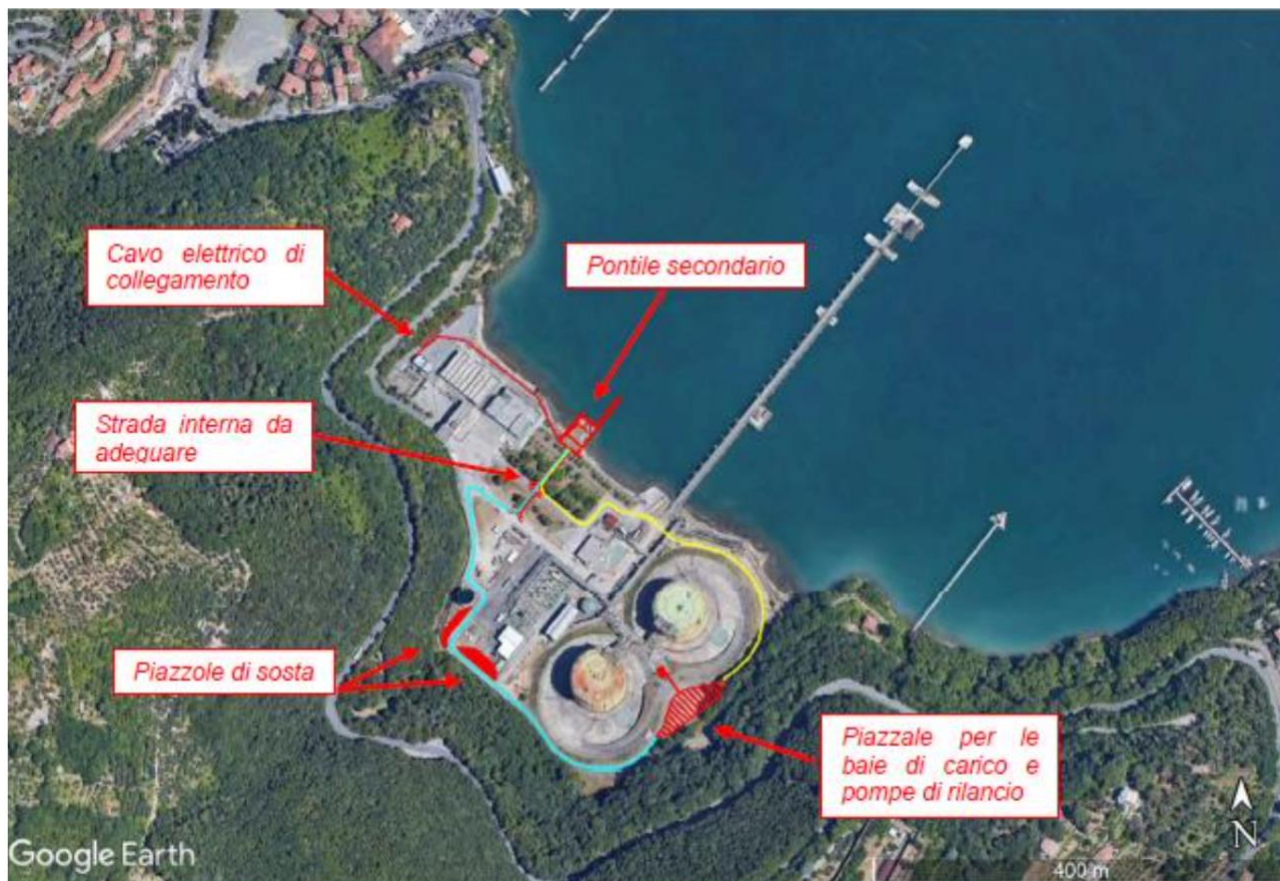
L'area in cui insiste il progetto appartiene ai distretti di Trasformazione TRZ.2 denominata dal PUC Area SNAM. L'impianto SNAM occupa una vasta area con attività la cui compatibilità ambientale è da sottoporre a costante verifica in relazione alle risorse e alle potenzialità del territorio. Il carattere della trasformazione applicata all'area SNAM è da intendersi come scelta auspicabile e da mettere in attuazione al momento dell'abbandono dell'interesse pubblico nazionale sulla Baia di Panigaglia.

Sull'area vigono pertanto due regimi: uno di lunga prospettiva che ne prevede appunto la riutilizzazione e uno che prende atto della condizione oggettiva e destina ad aree per attrezzature e impianti l'area SNAM, secondo il PP approvato.

Il PUC non dettaglia previsioni per l'area in quanto le condizioni per attivare possibilità concrete di trasformazioni sono fuori dei limiti temporali immediati.

L'impianto di Panigaglia ricade parzialmente all'interno delle aree demaniali di proprietà dell'Autorità Portuale della Spezia – Ambito 2, e in particolare ricadono in area demaniale i lavori per il consolidamento del pontile. In considerazione della dimensione dell'area e della necessità di attivare un "mix" di funzioni nei nuovi insediamenti le attività possibili possono essere: attività cantieristiche, in ricollocazione di parte delle esistenti o nel potenziamento ed impianto di nuove; attività sportive e ricreative; attività nautiche (approdi, rimessaggi, ecc); residenza stabile; Funzioni ammesse attività ricettive e di servizio.

Nello stralcio planimetrico dello Stabilimento riportato in figura, si può osservare l'individuazione delle aree oggetto di intervento in rosso. La linea azzurra rappresenta il percorso dell'autocisterna/isocontainer dal pontile alle baie di carico, la linea gialla il percorso dalle baie di carico al pontile secondario.



a) Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi;

Non sono presenti aree di pregio come foci dei fiumi principali o zone umide.

b) zone costiere e ambiente marino;

il progetto è inserito all'interno del Golfo del La Spezia nel quale insistono molte attività commerciali, navali ed industriali.

c) zone montuose o forestali;

Le aree collinari, benché alte e scoscese, non assumono caratteristiche di zone montuose. Nelle porzioni più alte e acclivi, già alle spalle del Terminale, si estendono i boschi della ZSC "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto", in connessione con i Parchi Nazionali e Naturali.

d) Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette dalla normativa nazionale; i siti della rete Natura 2000, nonché relative zone contigue su cui il progetto può impattare

Il progetto dista 62 m dal SIC "Portovenere, Riomaggiore e San Benedetto ed è quindi stata predisposta la Valutazione di incidenza ambientale. La costa ligure in questo tratto è tutelata come Sito UNESCO "Porto Venere, Cinque Terre, e Isole (Palmaria, Tino e Tinetto)" e come Parco Naturale Regionale di Portovenere, distanti rispettivamente dal terminale di Panigaglia 1 km e 1,4 km.

Di seguito sono riportati i siti RN200 e le relazioni spaziali tra il progetto e le altre aree naturali protette.

ID VIP 8668- Progetto "Vessel reloading Panigaglia" per consentire il carico e lo scarico di GNL presso il pontile principale del Terminale GNL di rigassificazione di Panigaglia – Proponente: GNL Italia S.p.A.

| Codice Sito | Nome Sito | Distanza dallo stabilimento [m] |
|--------------------|---|--|
| IT1345005 | ZSC Portovenere - Riomaggiore - S.Benedetto | Circa 62 |
| IT1345104 | ZSC Isola Palmaria | Circa 2.700 |
| IT1345114 | ZSC Costa di Maralunga | Circa 4.100 |

Tabella 4-1: Relazioni spaziali tra il sito di progetto e i siti RN2000

| Nome Sito | Distanza dallo stabilimento [m] |
|--|--|
| Parco Naturale Regionale di Porto Venere | Circa 1.470 |
| Parco Naturale Regionale di Montemarcello-Magra-Vara | Circa 6.580 |



In rosso le aree Rete Natura 2000 (in rosso) e UNESCO (in verde) con la relativa scala spaziale che ne evidenzia la distanza.

I mammiferi marini potenzialmente soggetti a disturbo da rumore sono rappresentati da dodici specie: la balenottera comune (*Balaenoptera physalus*) il secondo animale più grande al mondo (secondo solo alla balenottera azzurra), il capodoglio (*Physeter macrocephalus*), il delfino comune (*Delphinus delphis*), il tursiopo (*Tursiops truncatus*), la stenella striata (*Stenella coeruleoalba*), il globicefalo (*Globicephala melas*), il grampo (*Grampus griseus*), lo zifio (*Ziphius cavirostris*). Più rari, la balenottera minore (*Balaenoptera acutorostrata*), lo steno (*Steno bredanensis*), l'orca (*Orcinus orca*) e la pseudorca (*Pseudorca crassidens*). Tuttavia, la collocazione interna a una insenatura e la bassa profondità sembrano rendere molto marginali e potenzialmente trascurabili gli effetti su queste componenti.

Per quanto riguarda la componente biocenotica, una cartografia dei fondali effettuata nel 1995 (Bianchi e Peirano, "Atlante delle Fanerogame Marine della Liguria") e poi aggiornata da Diviaco e Coppo (2006, a cura della Regione Liguria: "Atlante degli Habitat Marini della Liguria") non rileva la presenza di fanerogame nell'area di interesse o nelle sue adiacenze. La parte più interna del Golfo è fortemente portualizzata. Restano evidenze di matte morte di *Posidonia oceanica* per una prateria che occupava l'area prima della costruzione del Porto Militare. La presenza di fango che ricopre il fondale rende di scarso pregio naturalista l'area all'intorno dell'opera. I periodici dragaggi per l'approfondimento del canale d'accesso al porto hanno determinato nel tempo una rimozione delle biocenose più pregiate pre-esistenti. Infine, appare da escludere sia per profondità che per tipologia di substrato la presenza di coralligeno nell'area dei lavori o nelle sue immediate vicinanze.

e) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;

non risultano dallo SPA.

g) zone a forte densità demografica;

Il Golfo di La Spezia presenta l'estesa area urbanizzata del capoluogo, mentre gli abitati nelle restanti parti assumono le caratteristiche di piccoli borghi, confinati verso la costa dai promontori alle spalle.

h) Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica;

Il progetto ricade in area tutelate dal D. Lgs. 42/04, Art. 136 Aree di notevole interesse pubblico: zona costiera che comprende diversi comuni della provincia di La Spezia. L'area è stata istituita con D.M. 3 Agosto 1959; e tutela uno dei tratti di costa alta e boscata di grande rilevanza paesaggistica e visiva.

i) territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del D.Lgs.n.228/2001];

Il progetto non ricade in Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità.

6.3. In ordine alla tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale

Nello SPA sono stati valutati i seguenti impatti:

- atmosfera;
- ambiente idrico
- suolo e sottosuolo;
- rumore e radiazioni ionizzanti e non ionizzanti
- biodiversità, flora, fauna, ecosistemi e paesaggio
- salute pubblica

Emissioni e alla qualità dell'aria:

Per la caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria, relativa all'area di studio, il Proponente ha analizzato i valori orari di SO₂, NO₂, PM10, PM2.5, CO e C₆H₆ ottenuti dal geo portale della Regione Liguria, per gli anni 2017-2019 misurati dalle centraline appartenenti alla Zona IT0713.

Da questi dati si rileva che solo per il biossido di azoto, si rilevano superamenti della media annua di 40 µg/m³, nella stazione San Cipriano-Liberta di La Spezia, per tutti gli anni considerati.

Il progetto proposto non prevede nuovi impianti in grado di incrementare significativamente le emissioni in atmosfera durante la fase di esercizio. L'unica sorgente ulteriore di emissioni in atmosfera, durante questa fase, è costituita dal traffico navale aggiuntivo generato dalle attività di caricazione delle nuove bettoline di taglia fino a 30.000 m³.

Il Proponente ha effettuato una stima di dette emissioni (CO ed NO_x), nell'arco temporale di un anno, per tre diversi scenari. Considerando infatti che il trasporto di GNL sarà effettuato con bettoline di capacità variabile fra i 2'000 m³ e i 30'000 m³ e ipotizzando un traffico di 84 all'anno, note le capacità di carico del pontile e

quindi la durata del carico e delle altre attività di preparazione e disormeggio, i fattori di emissione e le caratteristiche fisiche dei punti di emissione, si possono considerare distintamente i contributi per:

- bettoline da 2'000 m³ – “Scenario 2'000”;
- bettoline da 7'500 m³ – “Scenario 7'500”;
- bettoline da 30'000 m³ - “Scenario 30'000”.

Al fine di stimare le ricadute al suolo di queste emissioni nella fase di esercizio è stato utilizzato il modello CALPUFF, corredato dal modello meteorologico CALMET nelle condizioni meteorologiche dell'anno 2020. Per ciascuno dei tre scenari proposti la modellazione ha permesso di ottenere le simulazioni in termini di ricadute al suolo dei composti considerati. Il Proponente ha inoltre calcolato il cumulo delle ricadute rinvenenti dal progetto 'truck loading' già presentato agli Enti preposti per ottenere le necessarie autorizzazioni per la realizzazione dell'opera. Nelle seguenti tabelle sono riportati i contributi dei due progetti alle concentrazioni medie di NOx e CO presso la centralina Le Grazie – Portovenere.

| Media annua ⁽¹⁾ Centralina di Le Grazie | Massimo orario sul dominio truck loading [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] | Massima media annua ⁽¹⁾ stimata dal modello per il progetto proposto [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] | | | Limite D.Lgs 155/2010 ⁽¹⁾ come media annua ⁽¹⁾ [mg/Nm^3] | Rispetto limite |
|--|---|--|----------------------|-----------------------|---|-----------------|
| | | 2.000 m ³ | 7.500 m ³ | 30.000 m ³ | | |
| 12 | 2,01 | 0,69 | 0,67 | 0,83 | 40 | si |
| <i>(1) Parametro indicato nel D.Lgs 155/2010 per la protezione della salute umana 40 [mg/Nm³]</i> | | | | | | |

| Massima media mobile sulle 8 ore ⁽¹⁾ Centralina di Fossamastra [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] | Massimo orario sul dominio truck loading [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] | Massima media mobile sulle 8 ore ⁽¹⁾ stimata dal modello per il progetto proposto [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] | | | Limite D.Lgs 155/2010 ⁽¹⁾ come massima media mobile sulle 8 ore ⁽¹⁾ [$\mu\text{g}/\text{Nm}^3$] | Rispetto limite |
|---|--|---|----------------------|-----------------------|---|-----------------|
| | | 2.000 m ³ | 7.500 m ³ | 30.000 m ³ | | |
| 1'700 | 0,6 | 42,4 | 33,5 | 34,9 | 10.000 | si |
| <i>(1) Parametro indicato nel D.Lgs 155/2010 per la protezione della salute umana</i> | | | | | | |

Il Proponente conclude che il contributo del progetto proposto “Vessel Reloading” incide marginalmente sulla qualità dell'aria esistente. Anche considerando in maniera assai conservativa l'impatto cumulato con il progetto “Truck Loading” il contributo complessivo è poco significativo.

Per la fase di cantiere il Proponente dichiara che le interferenze generate dalle attività sulla componente atmosferica si riferiscono principalmente ad emissioni di sostanze inquinanti generate dai fumi di scarico dei mezzi a terra e dei natanti necessari allo svolgimento delle attività di cantiere e alla produzione di polveri generate dalle operazioni di scavo necessarie per le fondazioni dei supporti nell'area serbatoi e a sostegno della carpenteria metallica necessaria per le attività presso la struttura nuova in area 501. Le emissioni in atmosfera prodotte dai mezzi di cantiere sono considerate non significative dal Proponente, che per minimizzare le emissioni polverulente, si impegna a mettere in atto opportune misure di mitigazione come: la copertura con teli dei mezzi; la limitazione della velocità dei mezzi a 30 km/h all'interno delle aree di cantiere; la bagnatura delle aree non pavimentate in caso di forte vento e in periodi siccitosi.

Suolo e sottosuolo:

Le opere in progetto si collocano in area caratterizzata da depositi marini quaternari dello spessore di alcune decine di metri, costituiti da limi-argilloso-sabbiosi con frequenti orizzonti ghiaiosi e con frammisti scaglie e frammenti derivanti dalla sottostante formazione calcarea. L'area è morfologicamente pianeggiante con il contributo di azioni antropiche di sbancamento e riporto. Il comune rientra nella zona sismica 3, con le opere in progetto in sito che presenta un'accelerazione massima del suolo rigido che varia da 0,100-0,125 g, valori che rappresentano il punto di partenza per la definizione della progettazione secondo le attuali NTC 2018. Negli ultimi centocinquanta anni nel Comune di Portovenere si sono verificati risentimenti sismici con intensità fino a IX MCS, quest'ultima in riferimento al terremoto del 1887 con magnitudo Mw 6,27 ed epicentro nella

Liguria occidentale, eventi che hanno generato anche maremoti. In area vasta sono presenti lineamenti tettonici attivi e capaci, che non intersecano il sito di progetto.

In corrispondenza degli areali d'intervento non sussistano situazioni geologiche, morfologiche o litologiche che possano pregiudicare la sicurezza delle opere in progetto. In particolare, nell'area oggetto d'indagine non sussistono fenomeni d'instabilità dei versanti o fenomeni erosivi superficiali significativi. Le modalità operative delle lavorazioni, in tale contesto morfo-litologico, non potranno creare situazioni di pericolosità geologica e, pertanto, la morfologia dei luoghi saranno mantenute allo stato originario.

Nel sito di intervento i depositi quaternari presenti sono caratterizzati da una permeabilità primaria per alta. Nell'ambito della redazione del Progetto Preliminare di Bonifica dell'area marina inclusa nell'ex Sito di Interesse Nazionale di Pitelli (ICRAM, 2005) ora SIR, ICRAM, oggi ISPRA, ha provveduto a caratterizzare i sedimenti marini della rada della Spezia. Questi risultano a granulometria prevalentemente fine, con una discreta presenza di una frazione sabbiosa. Le aree di fondale del nuovo pontile risultano caratterizzate da più elevate concentrazioni di inquinanti rispetto a quelle immediatamente adiacenti dove si trova il pontile principale.

Quanto alle azioni di progetto, esso prevede a mare la realizzazione presso il pontile esistente di due briccole di accosto, BA01 e BA02, e di due briccole di ormeggio, BO01 e BO02, fondate su pali in acciaio a sezione circolare cava del tipo API 500L, con diametro pari a 1.820 mm e spessore di 20-32 mm, lunghezza circa 55 m (DIS-CIV-B-10011-signed), mentre a terra sono previsti limitati movimenti di terra (volume di scavo stimato in circa 35/40 m³) necessari alla realizzazione degli scavi a sezione obbligata per le fondazioni dei supporti a sostegno del by pass da 20'' nell'area dei serbatoi, e a sostegno della carpenteria metallica necessaria all'accesso e alla manovrabilità delle valvole dello stesso by pass e della struttura nuova in area 501 (radice pontile), la realizzazione di fondazioni di tipo superficiale (area 102) e profondo (area 501).

Ambiente idrico

L'idrografia superficiale si presenta nell'aspetto tipico delle zone soggette a carsismo, con corsi d'acqua temporanei e poco marcati e conseguente reticolo di drenaggio rado o poco denso. Le opere in progetto non ricadono all'interno delle fasce di inondabilità identificate dalla competente autorità di bacino, ma presso l'impianto sono riportati due punti con "criticità puntuali non verificate per T=50 anni", localizzate all'inizio e alla fine del tratto tombinato del Fosso Cassà, che attraversa in sotterraneo l'impianto per riversarsi nel Golfo a nord del Pontile secondario. Le opere in progetto a terra, il deposito temporaneo di rifiuti e le due aree 102 e 501, non interferiranno con il canale, poiché in queste aree non sono previsti movimenti terra e scavi. In tale contesto idrografico, le modalità operative delle lavorazioni non potranno creare situazioni di pericolosità in quanto il regime di deflusso superficiale delle acque sarà mantenuto allo stato originario.

La realizzazione degli interventi presso il pontile principale non riguarda lo spostamento o dragaggio di sedimenti, ma la messa in opera di nuovi pali nel fondale. Per questo motivo eventuali risospensioni dovute alle lavorazioni avranno una ricaduta spaziale e temporale molto limitata. Inoltre, è da escludere che le lavorazioni in progetto possano in qualche modo precludere la possibilità di realizzare interventi futuri di bonifica nell'area. Riguardo la possibile risospensione, è stato depositato un documento specifico denominato "*Annesso 7 - Simulazione della diffusione della torbidità nel paraggio del terminale GNL di Panigaglia – modalità principale*" nel quale è stato implementato un modello matematico per la simulazione della diffusione della torbidità in relazione alla battitura dei pali per il sostegno del pontile e delle briccole di accosto a mare, considerata la composizione del sedimento costituente il fondale prossimo al pontile secondario. Il materiale potenzialmente immesso è proporzionale alla circonferenza del palo stesso. Tuttavia, in maniera cautelativa, è stata condotta la simulazione prevedendo l'immissione in mare di 54 g/m³ di sedimento durante gli eventi di battitura dei pali, che rappresenta il valore massimo misurato nell'ambito del Dataset registrato da ISPRA e ARPAL nel Golfo di La Spezia per la campagna di monitoraggio della torbidità ("*Attività di monitoraggio per le operazioni di bonifica e dragaggio dei fondali del Golfo della Spezia*", Edizione Febbraio 2018). Sono stati identificati cinque scenari (1,2,8,12,17) specifici per le condizioni di intensità e direzione di provenienza del vento e del moto ondoso. I risultati ottenuti per la dinamica dell'evoluzione della nuvola di torbida per ogni scenario meteomarinario, prendendo come riferimento due livelli della colonna d'acqua (layer 1 sulla superficie e layer 9 sul fondo), sia per la condizione di rilascio di durata 3 minuti sia per quella di rilascio pari a 15 minuti, mostrano come il decadimento della concentrazione segua un classico andamento esponenziale con tempi contenuti di decadimento (e-folding time nel caso peggiore rappresentato dallo scenario 8, ovvero dalle

condizioni assimilabili a “bonaccia”, pari a circa 3 ore), nonché come le quantità trovate di sedimento in sospensione siano molto limitate ($0,02 \text{ g/m}^3$), sempre nel caso peggiore corrispondente allo scenario 8, ovvero l’assenza di vento e correnti). Alla luce di quanto indicato dalle simulazioni, l’eventuale nuvola torbida che dovesse risospendere, resterebbe confinata nel paraggio dell’area del Terminale GNL o nelle immediate vicinanze, senza interagire con le attività presenti nelle aree intorno. Per la verifica delle previsioni modellistiche, è stato previsto in “*Annesso 1 Piano di monitoraggio ambientale*” un piano di monitoraggio della torbidità. In detto piano si specifica che nel corso del monitoraggio in situ (campagna effettuata il 26-27 Febbraio 2021 dal Professor Marco Capello del DISTAV dell’Università degli Studi di Genova) è stato registrato un valore massimo di torbidità pari a 32 gr/m^3 (30 FTU) di materiale particellato sospeso, valore inferiore rispetto a quello utilizzato in fase di modellazione, che sarà utilizzato in modo conservativo durante il monitoraggio in corso d’opera come valore soglia di attenzione da non superare nel corso delle lavorazioni. In caso di superamento del valore soglia di torbidità in fase di costruzione, saranno tempestivamente attuate le misure necessarie per minimizzare e contenere gli effetti derivanti dall’incremento del materiale in sospensione nella colonna d’acqua, ossia la sospensione momentanea delle attività, fino al ripristino delle condizioni entro il limite e l’esecuzione dei lavori in condizioni meteo marine idonee.

Biodiversità e paesaggio

Non si prevedono impatti direttamente collegabili alle opere previste, a meno delle emissioni e del disturbo dovuti ai materiali e al cantiere e all’aumento del traffico veicolare.

Ambiente acustico

Il progetto presentato dal proponente riporta una descrizione dell’impianto attuale e delle sorgenti sonore esistenti. Sono considerate operative le modifiche degli impianti previste nel progetto “Truck Loading” sottoposto a verifica di asseguibilità a VIA al momento della realizzazione del progetto in esame (Vessel Reloading Panigaglia). È stato caratterizzato il clima acustico attuale, anche mediante misurazioni di rumore in punti/ricettori individuati in prossimità dell’area dell’impianto. Sono stati indicati la destinazione d’uso, l’ubicazione e distanza dall’impianto, classe acustica di appartenenza e relativi valori limite dei ricettori individuati. Sono stati valutati gli effetti sul clima acustico della fase di cantiere e della fase di esercizio mediante modellizzazione con software previsionale (SoundPlan vs. 8.2) e sono riportati i risultati ai ricettori e predisposte le mappe acustiche del cantiere per gli scenari analizzati. È stato verificato il rispetto del valore limite assoluto di immissione per la fase di esercizio e il rispetto dei valori limite di immissione assoluti e differenziali per la fase di cantiere; sono individuati i ricettori potenzialmente critici per il superamento del limite differenziale nel periodo diurno durante le attività di cantiere. È stata descritta la procedura prevista dal Regolamento acustico del comune di Portovenere per la richiesta di autorizzazione in deroga per le attività temporanee. È stato previsto il Piano di monitoraggio della componente rumore, che considera esclusivamente l’esecuzione di misure durante la fase di cantiere; le misure saranno effettuate durante l’attività di installazione dei pali (considerata la più impattante), su tutti i punti di misura individuati (corrispondenti ai punti dove sono state effettuate le misure utilizzate per la caratterizzazione del clima acustico attuale, ovvero ai ricettori presenti in prossimità dell’impianto in esame); le misure saranno di breve durata, ovvero di 30 min, intervallo temporale per la valutazione del rispetto dei limiti previsti dal Regolamento acustico del comune di Portovenere per le autorizzazioni in deroga.

Rumore sottomarino

La documentazione presentata è esaustiva e tiene conto della letteratura di settore aggiornata.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

L’impianto non induce radiazioni ionizzanti. Le uniche radiazioni associabili a questo tipo di impianti sono quelle non ionizzanti costituite dai campi elettrici e magnetici a bassa frequenza (50 Hz), prodotti dalla tensione di esercizio delle linee elettriche e dalla corrente che li percorre.

Salute umana:

La popolazione residente nella provincia di La Spezia risulta pari a 217.418 abitanti quasi equamente suddivisi tra maschi e femmine (48,4% maschi e 52,6% femmine). (Dati aggiornati al 1° gennaio 2020). La popolazione può definirsi di tipo regressiva poiché la percentuale di giovani si è mantenuta negli ultimi anni sensibilmente inferiore a quella di adulti e anziani. L’età media, al 1° gennaio 2017, è di 47.3 anni, con una lieve

predominanza del sesso femminile. La stessa tipologia di struttura si ritrova anche dall'analisi della popolazione a livello del Comune di Portovenere.

Per la caratterizzazione dei profili di salute il Proponente descrive i dati relativi alla speranza di vita alla nascita, al tasso di natalità e il tasso mortalità nella Regione Liguria rispetto alle altre regioni italiane. Il Proponente riferisce che rispetto ai tassi mortalità per tutte le cause e per la mortalità da tumori maligni la Regione Liguria non mostra scostamenti, mentre presenta invece (significativi seppur lievi) differenze rispetto al dato nazionale, sia per eccesso (disturbi respiratori) che per difetto (patologie cardiovascolari).

Il Proponente riferisce anche che nel periodo 2007-2015 a La Spezia si registra un lieve incremento del tasso di ospedalizzazione per tutte le cause e per i grandi gruppi di cause (tumori maligni, patologie cardiovascolari e disturbi respiratori).

Gli impatti dell'opera in oggetto, che posso avere ripercussioni sulla salute della popolazione, sono riconducibili nella fase di cantiere ad alterazioni della qualità dell'aria e del clima acustico.

Le interferenze sulla componente atmosferica sono riconducibili principalmente a emissioni di sostanze inquinanti generate dai fumi di scarico dei mezzi di cantiere (autogrù, motocompressori, motosaldatrici, muletti, escavatori e unità di potenza installate su pontone). Le suddette emissioni saranno temporanee e legate esclusivamente alla durata del cantiere.

Per quanto riguarda la produzione di polveri, le emissioni saranno generate dalle operazioni di scavo (35-40 m³) necessarie per le fondazioni dei supporti a sostegno del by pass da 20'' nell'area dei serbatoi, e a sostegno della carpenteria metallica necessaria all'accesso e alla manovrabilità delle valvole dello stesso by pass e della struttura nuova in area 501 (radice pontile). Il Proponente assicura che per minimizzare eventuale produzione di polveri, durante la fase di cantiere, verranno cautelativamente adottati specifici accorgimenti.

Le alterazioni del clima acustico sono ascrivibili principalmente ai seguenti interventi: l'infissione dei pali; la predisposizione della nuova banchina e degli arredi di ormeggio; la prefabbricazione dei by-pass; il montaggio dei by-pass, installazione valvole, supporti e ballatoi.

Per il calcolo della variazione del clima acustico sono stati calcolati due possibili scenari alternativi: lo scenario A2 si riferisce alla condizione in cui la nave è attraccata e in fase di scarico. Lo scenario B2, invece, è relativo alla situazione in cui nel cantiere sono attive le lavorazioni presso il pontile principale per l'installazione dei pali (ID 2) e per gli interventi per la nuova banchina e relativi arredi (ID 3) e pertanto l'attracco delle metaniere per lo scarico del GNL è sospesa.

I livelli di immissione assoluti calcolati per le attività di cantiere rispettano i limiti previsti della classificazione acustica, eccetto nello Scenario B2 per la postazione di misura P7 per la quale è stata conservativamente prevista la Classe I e dove viene calcolato un supero di appena 0,5 dB(A).

Rispetto la verifica del criterio differenziale, si evince che durante l'attività di cantiere si prevede possano verificarsi dei superamenti del limite di immissione differenziale. Pertanto, 30 giorni prima dell'inizio dei lavori di cantiere sarà necessario procedere con la richiesta di deroga in procedura ordinaria per attività rumorosa temporanea al Comune di Portovenere.

In fase di esercizio, le nuove componenti impiantistiche non contribuiranno a aumentare le emissioni in atmosfera dell'impianto. Gli unici contributi alle emissioni in atmosfera saranno dovuti al traffico navale aggiuntivo generato dalle attività di carica delle nuove bettoline di taglia fino a 30.000 m³.

Al fine di stimare l'impatto generato dal progetto proposto si è provveduto a effettuare una simulazione modellistica con il sistema di codici CALMET/CALPUFF. I risultati mostrano valori massimi sul dominio di calcolo molto al di sotto dei limiti previsti dal D.Lgs 155/2010, strumento normativo di riferimento per la qualità dell'aria.

Le alterazioni del clima acustico in fase di esercizio sono riconducibili alle attività della nuova condizione di carico delle bettoline (metaniere di piccola taglia) che riceveranno il GNL dai serbatoi di stoccaggio.

I livelli di immissione calcolati per il Progetto di Truck Loading e considerati nel presente studio come identificativi nel clima acustico attuale sono stati calcolati in due scenari A1 e B2 che differiscono per la presenza o meno della nave al pontile principale e delle attività di scarico. Entrambe gli scenari mostrano il rispetto dei livelli di immissione calcolati e i limiti previsti dal DPCM 14/11/1997.

In relazione agli impatti sulla salute della popolazione il Proponente afferma pertanto che “Considerando la localizzazione dell’impianto e i risultati sia dello studio di dispersione degli inquinanti in atmosfera (Annesso 6, Rif. REL-AMB-E-20021) presentato in sintesi al paragrafo 7.2.1, che dello studio previsionale di impatto acustico (Annesso 5, Rif. REL-AMB-E-20020) presentato al paragrafo 7.2.4, l’impatto sulla salute pubblica si valuta non significativo”.

7. Tenuto conto:

7.1. delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

| Ente | Prot | Osservazioni |
|------------------------------------|-----------|--|
| Osservazioni della Regione Liguria | CTVA 6310 | <p>Non sono emersi particolari impatti significativi derivanti dal progetto per nessuno dei comparti valutati.</p> <p>In virtù della tipologia di interventi è stata dedicata particolare attenzione alle potenziali interferenze con la matrice acqua e habitat marini il cui esito ha permesso di esprimere la fattibilità ambientale dell’intervento. Rispetto alla matrice aria sono state formulate alcune indicazioni per il monitoraggio nella fase di esercizio.</p> <p>Matrice acqua e habitat marini: indicano delle condizioni per quanto attiene al piano di monitoraggio della torbidità e dei solidi sospesi quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prevedere il posizionamento di almeno una stazione di misura in prossimità dell’area di realizzazione dei pali e nello specifico a sud-est del pontile oggetto di intervento; - Non è stata presentata la relazione di monitoraggio ante-operam e quindi ritengono necessario che sia presentata - Ritengono che debba essere fatto il monitoraggio giornaliero della torbidità <p>Comparto aria: - esprimono la condizione ambientale sul monitoraggio riportata nel decreto direttoriale MITE VA DEC-2022-0000108 del 20/06/2022;</p> <p>Alcuni elementi emersi sull’utilizzo per le simulazioni dei valori misurati dalle centraline Le Grazie e di Fossamastra non sono da ritenersi idonee al rilevamento delle emissioni dell’impianto GNL di Panigaglia e propongono che il monitoraggio delle opere di cui al precedente decreto vengano unificati prevedendo l’esecuzione di campagne specifiche per la misurazione di NOx, PM10 e PM2.5 nell’intorno dell’impianto da concordare con ARPAL</p> |
| Osservazioni del MIC | CTVA 6146 | <p>Il progetto non è tale da alterare l’assetto paesaggistico e di incidere sui beni culturali. In sede di valutazione del progetto definitivo, il MIC si riserva di intervenire con prescrizioni puntuali di dettaglio.</p> <p>Per quanto riguarda la tutela archeologico, ritengono esista un rischio basso per quanto riguarda le previste opere a mare che comporteranno l’infissione di alcuni pali sul fondale.</p> |

8. Valutato il progetto:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

- Considerata la documentazione presentata dal Proponente;
- Verificata la documentazione
- Considerate le osservazioni.

8.1. Con riferimento alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché alle caratteristiche dell'impatto potenziale:

Il progetto presentato dal proponente, prevede modifiche al pontile di attracco delle navi gasiere e modifiche all'impianto GNL, al fine di consentire l'approdo e il carico/scarico di GNL di bettoline con capacità di carico compresa tra 2.000 m³ e 30.000 m³.

Dal punto di vista degli interventi il progetto prevede:

- l'adeguamento del pontile, con 4 nuove briccole e nuovi ganci e fender in posizioni intermedie rispetto a quelle dei dispositivi già presenti;
- l'adeguamento delle tubazioni e delle relative strutture di supporto per consentire il trasferimento di GNL dal tank verso il pontile;
- l'adeguamento dei sistemi elettro-strumentali di controllo e di misura per consentire l'operazione di carico/scarico delle bettoline.

Alla luce di quanto emerso dalla lettura della documentazione si ritiene che il progetto "Vessel Reloading" nel terminale di Panigaglia non comporti significativi impatti potenziali.

8.2 Con riferimento alle emissioni in atmosfera:

Il progetto non prevede un aumento significativo delle emissioni degli impianti esistenti, ma un importante incremento delle emissioni prodotte o indotte dall'aumento del traffico nautico. Le simulazioni realizzate dal Proponente ipotizzano un ridotto impatto sulla componente aria, anche considerando il cumulo con il progetto 'Truck Loading' già valutato dalla CTVA, ma evidenziano, come osservato anche dalla Regione Liguria, che le principali ricadute delle emissioni in fase di esercizio non si verificano presso la centralina di monitoraggio più prossima (Le Grazie). Il complessivo incremento di attività dell'impianto impone l'installazione di una nuova centralina dedicata. Non sono riportate simulazioni per le emissioni di polveri primarie e/o secondarie. A maggior garanzia, e per tenere sotto controllo opportunamente detti impatti si ribadisce la necessità di un completamento della centralina di Le Grazie con strumenti in continuo per il monitoraggio di PM10, PM2.5 e benzene e, considerato il complessivo incremento di attività dell'impianto, l'installazione di una nuova centralina dedicata.

8.3 Con riferimento alla componente salute pubblica:

La descrizione della popolazione e dei profili di salute risulta superficiale e carente. I dati di popolazione si riferiscono al contesto provinciale e non comunale, i dati sanitari (tassi di mortalità e di ospedalizzazione) si riferiscono al contesto regionale e non comunale.

I profili di salute devono riguardare almeno gli esiti di mortalità e ricovero e, se l'area è servita da un registro tumori, anche l'incidenza per l'insieme dei tumori dei comuni interessati, riferimenti geografici più ampi (provinciali, regionali) non sono utili ad identificare la presenza di criticità sanitarie nell'area di interesse. Il profilo di salute va descritto tramite indicatori per grandi gruppi di cause. Gli indicatori devono considerare l'ultimo periodo di disponibilità dei dati e un periodo di riferimento, si consiglia almeno 5 anni. Il profilo di salute generale deve essere presentato tramite la metodologia della standardizzazione indiretta, avendo come riferimento la Regione.

Per una valutazione dello stato di salute della popolazione interessata, è necessario, pertanto, integrare le informazioni dei profili di salute, in modo da identificare eventuali criticità sanitarie e mettere in atto misure di mitigazione *ad hoc*.

8.4. Con riferimento alla componente acustica,

La documentazione predisposta dal proponente risulta esaustiva, tuttavia, è necessario integrare l'attività di monitoraggio prevedendo:

- verifiche (non solo di tipo acustico) delle prescrizioni previste nell'autorizzazione in deroga rilasciata dal comune di Portovenere (ad esempio limitazioni di orario, specifici accorgimenti/misure di mitigazione per limitare le emissioni rumorose)
- verifiche dell'utilizzo di macchine/attrezzature rumorose rispondenti ai requisiti della Direttiva 2000/14/CE e del D.lgs. 262/2002;
- almeno una misura in fase di esercizio, da effettuare ai sensi del DM 16/03/1998, presso i ricettori più esposti, ovvero i più prossimi all'impianto in oggetto.

Rumore sottomarino

Si ritiene necessario di dover integrare con quanto richiesto dalla normativa in merito alla implementazione della Direttiva Quadro per la Strategia Marina (recepita con DLgs 190/2010) in materia inerente al Registro Nazionale del Rumore Sottomarina (Rumore impulsivo D11C1) come di seguito specificato.

Le procedure di monitoraggio e mitigazione *ante-operam* e durante l'opera sono adeguate a rispondere a eventuali avvicinamenti di specie protette. Si ritiene di dover peraltro integrare con le specifiche delle procedure di palificazione così come richiesto dal Registro del Rumore e come di seguito specificato.

In relazione al criterio D11C1 è necessario che per ogni attività che coinvolge l'emissione di segnali impulsivi quali attività battipalo, utilizzo di airguns o waterguns, utilizzo di esplosivi, sonar, deterrenti acustici (es. pingers) (Dekeling, et al. 2014), vengano comunicate informazioni relative al livello acustico della sorgente di emissione, alla banda di frequenza, alla posizione e alle tempistiche di emissione (ciclo di emissione, durata complessiva dell'attività).

Qualora durante le diverse operazioni si dovessero superare i livelli di rumore impattanti per le specie marine sensibili (fare riferimento al documento "Dekeling, et al. 2014, Monitoring Guidance for Underwater Noise in European Seas, Part I, Part II, Part III", già citato nello studio in oggetto) è necessario applicare misure di mitigazione come, per esempio, utilizzo di cortine di bolle, oppure lo spostamento temporale delle operazioni per tutelare le specie sensibili nei periodi fondamentali della loro vita, quali ad esempio quello riproduttivo o quello migratorio.

Per quanto attiene al registro del rumore subacqueo, devono essere forniti i seguenti dati:

1. Posizione (lat/long poligono)
2. Data (da a) operazioni
3. Proprietà della sorgente acustica
 - Essenziale (minimo): Livello sonoro sorgente (L_s) o proxy, in (dB re $1\mu\text{Pa}$)

Aggiuntivo se disponibile: Spettri sorgente; duty cycle; durata trasmissione (time on/time off); direttività; profondità sorgente; velocità piattaforma.

8.5. Con riferimento alle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Le modifiche non sono relative ad impianti/ attività che implicano CEM

8.6. Con riferimento alla componente biodiversità, aspetti naturali, ecosistemi, paesaggio:

Non si ritiene possano esserci effetti ambientali diretti a causa dell'opera prevista, almeno per specie ed ecosistemi terrestri e a livello di suolo, territorio e paesaggio. Aumento delle emissioni, disturbi da traffico e cantiere dovranno essere compensati.

8.7. Con riferimento alla VINCA

E' stato correttamente effettuato lo screening (Livello I).

8.8. Con riferimento alla componente suolo e sottosuolo, ambiente idrico:

Quanto alle terre e rocce da scavo, non si ritiene che dalla loro gestione, come rifiuti, possano derivare impatti negativi significativi, considerato che il volume totale scavato e movimentato ammonta a circa 35/40 m³, volume di due ordini di grandezza inferiore al limite normativo fra piccoli e grandi cantieri.

Gli interventi di scavo a terra sono molto limitati e non interessano aree a criticità. Peraltro, il sito di deposito temporaneo di rifiuti ricade parzialmente in area dove l'autorità di bacino segnala un'area soggetta a rischio idrogeologico moderato (elab. DIS-PAI-D-20007-signed) e in prossimità delle due “*criticità puntuali non verificate per T=50 anni*” preesistenti ubicate una nell'incisione mediana a monte dell'area industriale e l'altra al margine occidentale dell'area di deposito in corrispondenza del tratto tombinato del Fosso Cassà. Detto deposito, cui saranno conferite le terre prodotte dagli scavi, sarà utilizzato pure per il deposito temporaneo di altre categorie CER di rifiuti prodotti durante il cantiere, alcuni pericolosi, per la gestione dei quali il Proponente fa riferimento allo stesso sito di deposito. Al fine di prevenire possibili effetti di inquinamento e dispersione di sostanze anche pericolose nel caso di eventi pluviometrici eccezionali, risulta opportuno individuare e adottare idonei presidi a protezione del sito di deposito, ferma restando la necessità di deposito separato delle diverse categorie di rifiuto, nel rispetto delle norme tecniche che regolano lo stoccaggio e l'imballaggio dei rifiuti contenenti sostanze pericolose e gestione conformemente al regolamento (CE) 850/2004, organizzare le lavorazioni in maniera tale da limitare il più possibile la permanenza dei rifiuti nel deposito, con avvio ai centri di recupero o smaltimento con cadenze più ravvicinate rispetto ai tempi minimi indicati per legge.

Relativamente all'infissione dei pali presso il pontile principale, preso atto dell'assenza di dragaggi, le attività di infissione dei pali non dovrebbero interferire significativamente con l'ambiente idrico marino. I risultati della simulazione modellistica, implementata in relazione a materiale non coesivo fine (limo), della diffusione della torbidità in relazione a detta attività di cantiere mostrano come il decadimento della concentrazione avvenga, nel caso peggiore rappresentato dallo scenario 8, ovvero dalle condizioni assimilabili a “bonaccia”, in circa 3 ore e che le quantità trovate di sedimento in sospensione siano molto limitate ($0,02 \text{ g/m}^3$), sempre nel caso peggiore corrispondente allo scenario 8, con l'eventuale nuvola torbida confinata nel paraggio dell'area del Terminale GNL o nelle immediate vicinanze, senza interagire con le attività presenti nelle aree intorno.

Fatta salva la verifica di non interferenza con le attività di bonifica del SIR di Pitelli, si ritiene necessario individuare il valore di riferimento della torbidità, a livello locale, attraverso adeguate campagne di bianco che possano definire valori ante-operam adeguati al sito in questione, nonché procedere con la preventiva caratterizzazione granulometrica dei sedimenti dei fondali per verificare l'eventuale presenza di significative percentuali di frazioni più fini (argilla) rispetto al limo preso a riferimento nel modello matematico di diffusione, ciò al fine dell'implementazione del progetto di monitoraggio, eventualmente ricalibrato per numero e posizione dei punti di monitoraggio, cadenze dei rilievi, introducendo idonei presidi (ad es. panne), qualora necessari, per la circoscrizione della diffusione degli inquinanti.

CONSIDERATO CHE

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata” (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano “ un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”, in quanto circoscritte a: atti procedurali (quali provvedimenti che dispongono la trasmissione di documentazione tra Enti ed Amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera); mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione “ante opera”);

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere,

- che, con riferimento alla VINCA, la Valutazione di livello I (screening) di incidenza specifica si conclude positivamente, senza necessità di procedere a Valutazione Appropriata (Livello II);
- che il progetto denominato "Vessel reloading Panigaglia" per consentire il carico e lo scarico di GNL presso il pontile principale del Terminale GNL di rigassificazione di Panigaglia" non determina incidenza né potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., con le seguenti condizioni ambientali:

| CONDIZIONE n. 1 | |
|---|--|
| Macrofase | <i>Ante e post operam</i> |
| Fase | Cantiere ed Esercizio |
| Ambito di applicazione | Emissioni in atmosfera/qualità dell'aria |
| Oggetto della prescrizione | Prima della fase di cantiere, il Proponente dovrà installare una nuova centralina della qualità dell'aria, adibita al controllo delle maggiori ricadute dell'impianto di Panigaglia, la cui ubicazione dovrà essere concordata con ARPA Liguria e dovrà tener conto della popolazione maggiormente esposta. Il Proponente dovrà affidare la gestione della centralina alla stessa ARPA Liguria provvedendo ai costi di acquisto, funzionamento, gestione e manutenzione della strumentazione contenutavi. |
| Termine per l'avvio della Verifica d'Ottemperanza | Fase precedente la messa in esercizio |
| Ente vigilante | MITE |
| Enti coinvolti | ARPA Liguria per l'implementazione della centralina di monitoraggio |

| CONDIZIONE n. 2 | |
|------------------------|---|
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | prima dell'avvio della fase di cantiere |
| Ambito di applicazione | Salute pubblica |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Oggetto della prescrizione | Identificazione e prima caratterizzazione della popolazione potenzialmente esposta, inclusa una descrizione della sua distribuzione spaziale sul territorio. A tal fine è utile la descrizione della popolazione come rappresentata nelle sezioni di censimento aggiornate e scaricabili dal sito dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT). |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | prima dell'avvio della fase di cantiere |
| Ente vigilante | MITE |

CONDIZIONE n. 3

| | |
|-------------------------------------|---|
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | prima dell'avvio della fase di cantiere |
| Ambito di applicazione | Salute pubblica |
| Oggetto della prescrizione | <p>Profili di salute: Identificare i comuni che saranno interessati dalle esposizioni legate alle modifiche dell'impianto. I profili di salute generali devono riguardare almeno gli esiti di mortalità e ricovero e l'incidenza per l'insieme dei tumori delle popolazioni comunali interessate dall'opera.</p> <p>Il profilo di salute va descritto tramite indicatori per grandi gruppi di cause, così come effettuato nel sistema di sorveglianza epidemiologica SENTIERI (tutte le cause, tutti i tumori, Malattie sistema circolatorio, Malattie apparato respiratorio, Malattie apparato digerente, Malattie apparato urinario), i dati devono essere relativi all'ultimo quinquennio disponibile.</p> |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | prima dell'avvio della fase di cantiere |
| Ente vigilante | MITE |

CONDIZIONE n. 4

| | |
|-----------|---|
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | prima dell'avvio della fase di cantiere |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Ambito di applicazione | Compensazioni ambientali |
| Oggetto della prescrizione | Il Proponente dovrà progettare, in una fascia significativa intorno al perimetro dell'impianto, di opere ed interventi di: i) contenimento delle specie aliene e invasive; ii) riordino bioecologico-strutturale ai fini di prevenzione selvicolturale, in coordinamento con gli Enti Gestori di Rete Natura 2000 e delle aree protette circostanti, nonché con gli strumenti esistenti a livello regionale di pianificazione AIB, incluso un piano temporale di cure colturali continue. Verifica di impatti residui sulle biocenosi di pregio su eventuali biocenosi di pregio presenti a seguito di monitoraggio con immagini HD (con utilizzo di ROV) in un'area di 100 m dall'area dei lavori e eventuali misure di traslocazione di biocenosi di pregio. |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | prima dell'avvio della fase di cantiere |
| Ente vigilante | MITE |

| CONDIZIONE n. 5 | |
|---|--|
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | Progettazione esecutiva |
| Ambito di applicazione | Deposito temporaneo di rifiuti |
| Oggetto della prescrizione | Al fine di prevenire possibili effetti di inquinamento e dispersione di sostanze anche pericolose nel caso di eventi pluviometrici eccezionali, considerate le criticità preesistenti per tempi di ritorno di 50 anni, risulta opportuno: <ol style="list-style-type: none"> a) individuare e adottare idonei presidi a protezione del sito di deposito, b) raccogliere separatamente e opportunamente, rispetto al rischio in premessa, le diverse categorie di rifiuto, nel rispetto delle norme tecniche che regolano lo stoccaggio e l'imballaggio dei rifiuti contenenti sostanze pericolose e gestione conformemente al regolamento (CE) 850/2004, c) organizzare le lavorazioni in maniera tale da limitare il più possibile la permanenza dei rifiuti nel deposito, con avvio ai centri di recupero o smaltimento con cadenze più ravvicinate rispetto ai tempi minimi indicati per legge. |
| Termine per l'avvio della Verifica d'Ottemperanza | Prima dell'avvio della fase di cantiere |
| Ente vigilante | MiTE |

| | |
|----------------|--|
| Enti coinvolti | |
|----------------|--|

| CONDIZIONE n. 6 | |
|---|---|
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | Progettazione esecutiva e rilascio autorizzazioni |
| Ambito di applicazione | Sedimenti marini |
| Oggetto della prescrizione | In relazione all'attività di infissione di pali, presso il pontile principale, nei sedimenti marini individuati nello studio ICRAM come contaminati, occorrerà verificare, nell'ambito della fase autorizzativa, la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi del progetto preliminare di bonifica elaborato dall'ICRAM ovvero adeguare il progetto prevedendo la preventiva bonifica dei fondali. |
| Termine per l'avvio della Verifica d'Ottemperanza | Prima dell'avvio del cantiere |
| Ente vigilante | MITE |
| Enti coinvolti | Regione Liguria per la verifica della compatibilità dell'intervento rispetto al progetto di bonifica |

| CONDIZIONE n. 7 | |
|----------------------------|--|
| Macrofase | Ante operam, corso d'opera, post operam |
| Fase | Progettazione esecutiva, cantierizzazione |
| Ambito di applicazione | Attività di monitoraggio della torbidità |
| Oggetto della prescrizione | Relativamente al piano di monitoraggio della torbidità (da correlare al tenore dei materiali solidi sospesi) si chiede di individuare il valore di riferimento a livello locale attraverso adeguate campagne di bianco che possano definire valori ante-operam adeguati al sito in questione, nonché la preventiva caratterizzazione granulometrica dei sedimenti dei fondali del pontile principale per verificare la possibile presenza di significative percentuali di frazioni fini coesive (argilla) rispetto al limo preso a riferimento nel modello matematico di diffusione. Il progetto di monitoraggio, da sottoporsi all'approvazione prima dell'avvio del cantiere, andrà implementato sulla base di detti esiti ricalibrando, ove necessario, numero e posizione dei punti di monitoraggio, cadenze dei rilievi, individuando idonei presidi (ad es. panne), qualora necessari, per la circoscrizione della diffusione degli inquinanti. |

| | |
|---|---|
| Termine per l'avvio della Verifica d'Ottemperanza | Prima dell'avvio del cantiere per la definizione del valore di riferimento ante operam, per la caratterizzazione granulometrica locale dei sedimenti, per l'approvazione del progetto di monitoraggio. In corso d'opera e post operam, per i report di monitoraggio, con le cadenze che saranno definite nel progetto di monitoraggio. |
| Ente vigilante | MITE |
| Enti coinvolti | Regione Liguria per la progettazione e verifica del monitoraggio |

La Coordinatrice della Sottocommissione Via

Avv. Paola Brambilla