



Ministero della Transizione Ecologica

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

* * *

Parere n. 451 del 28 marzo 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>" Rigassificatore GNL di Panigaglia - Progetto caricamento GNL su autobotti/isocontainer e rifacimento dell'esistente pontile secondario."</p> <p>ID_VIP: 5069</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-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2h) denominato “*modifiche o estensioni di progetto di cui all'allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione*” che possono avere impatti ambientali significativi e negativi e che all’istanza in esame, in quanto presentata in data 05/12/2019, si applica il d.lgs n. 152/2006 nel testo vigente **prima** 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).

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. 3145 in data 05/12/2019 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 di “Rigassificatore GNL di Panigaglia - Progetto caricamento GNL su autobotti/isocontainer e rifacimento dell'esistente pontile secondario.”;

- 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. DVA 32696 del 16/12/2019, cui ha fatto seguito la nota prot. n. MATTM 4396 del 27/01/2020 recante: ID_VIP: [5069] Istanza per l’avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii relativo al progetto “Caricamento GNL su autobotti/isocontainer” presso il rigassificatore GNL di Panigaglia (SP). Proponente: Società GNL Italia Spa. Comunicazione relativa a procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e responsabile del procedimento”.

- il Proponente con nota prot. 5055 del 26/04/2021 acquisita dalla Direzione con nota prot. n. 44643 in data 28/04/2021 ha inviato documentazione di integrazione per il progetto di Truck loading e rifacimento pontile secondario. La Direzione ha ritenuto di integrare l’istanza già presentata includendo nella stessa anche il progetto di rifacimento dell’esistente pontile secondario;

- il Proponente con nota prot. n. 5071 del 20/05/2021 ha trasmesso un chiarimento in merito alla trasmissione della documentazione consegnata in data 26/04/2021 riferita al “progetto di Truck loading e rifacimento pontile secondario” che è stata acquisita dalla Direzione con nota prot. n. 54882 del 24/05/2021.

- la Direzione con nota prot. n- 56638 del 27/05/2021 recante: “[ID_VIP: 5069] Istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. relativo

al progetto "Caricamento GNL su autobotti/isocontainer" presso il rigassificatore GNL di Panigaglia (SP). Proponente: GNL Italia S.p.A." che è stata poi acquisita dalla CTVA con propria nota prot. CTVA 2771 del 27/05/2021; Comunicazione in merito alla procedibilità dell'integrazione dell'istanza con l'inclusione di un progetto di rifacimento di un pontile",

- la Direzione con nota prot. n. 63132 del 11/06/2021 recante: "[ID_VIP: 5069] Istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. relativo al progetto "Caricamento GNL su autobotti/isocontainer" presso il rigassificatore GNL di Panigaglia (SP). Proponente: GNL Italia S.p.A. Trasmissione nota di comunicazione relativa a procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e responsabile del procedimento." ha ritrasmesso la comunicazione per un errore nella lista dei destinatari.

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. MATTM 4396 del 27/01/2020 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. 35821 del 30/01/2020 ha comunicato il proprio concorrente interesse che è stato comunicato dalla Direzione con nota prot. N. 33318 del 08/05/2020 e a sua volta è stato acquisito dalla CTVA con nota prot. 1318 del 12/05/2020.

Sono pervenute le seguenti osservazioni:

Ente	Prot	Data
Osservazioni del Comune di La Spezia in data 06/03/2020	MATTM-2020-0017158	06/03/2020
Osservazioni della Regione Liguria in data 20/03/2020	MATTM-2020-0020220	20/03/2020
Osservazioni della Provincia della Spezia in data 30/03/2020	MATTM-2020-0022189	30/03/2020
Osservazioni della Regione Liguria in data 20/03/2020	MATTM-2020-0020219	20/03/2020
Osservazioni della Provincia della Spezia in data 14/07/2021	MATTM-2021-0076716	14/07/2021
Osservazioni della Città della Spezia in data 14/07/2021	MATTM-2021-0076671	14/07/2021
Osservazioni della Regione Liguria in data 12/07/2021	MATTM-2021-0075252	12/07/2021
Osservazioni del Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma in data 16/07/2021	MATTM-2021-0077766	16/07/2021
Osservazioni della Provincia della Spezia in data 12/08/2021	MATTM-2021-0088910	12/08/2021
Osservazioni dell'A.d.S.P. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di La Spezia e Marina di Carrara in data 05/10/2021	MATTM-2021-0106819	05/10/2021
Osservazioni del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Capitaneria di porto La Spezia in data 18/10/2021	MATTM-2021-0112128	18/10/2021
Osservazioni del Comune di Porto Venere in data 03/11/2021	MATTM-2021-0119417	03/11/2021
Osservazioni del Comune di Porto Venere in data 03/11/2021	MATTM-2021-0119594	03/11/2021

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.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7294/10553>

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data
Integrazioni del 28/04/2021 - MATTM_PONTILE_SECONARIO e allegati	Documentazione integrativa volontaria	MATTM-PONTILE-SECONARIO	28/04/2021
STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE e allegati	Studio Preliminare Ambientale	P21IT04083-ENV-RE-000-001_00	24/10/2019
Valutazione di incidenza ZSC IT1345005 Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto	Studio Preliminare Ambientale	P19IT03841-ENV-RE-004-002-C1	24/10/2019

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:

- Decreto di compatibilità ambientale a procedura VIA n DVA 569 del 09/08/2010;
- Istanza di valutazione preliminare (Art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006) relativa agli interventi di rifacimento del Pontile secondario (rif. Istanza prot. 4096 del 17/09/2020 di GNL Italia, acquisita al prot. MATTM/74500 del 24/09/2020 (ID_VIP:5559)). Il procedimento di valutazione preliminare citato si è concluso in data 04.12.2020, con trasmissione della Comunicazione di esito valutazione da parte della Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale con prot. n MATTM 102478 del 07/12/2020 con cui si rinvia il progetto a valutazione ambientale e di predisporre una Valutazione di Incidenza (fase 1 di Screening) data la vicinanza alla ZSC IT1345005 "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto".
- lo stabilimento di Panigaglia è in possesso di Autorizzazione Integrata Ambientale n. 133 del 17.02.2014 (scadenza 16.02.2026) rilasciata dalla Provincia della Spezia per l'attività di cui all'allegato VIII alla Parte Seconda D.Lgs. 152/2006 punto 1.1 (combustione di combustibili in installazione con una potenza termica nominale totale pari o superiore a 50 MW). Detta autorizzazione sarà sottoposta a riesame complessivo entro il 17.08.2021 a seguito di pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea della DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/1442 DELLA COMMISSIONE del 31 luglio 2017 che stabilisce le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili (BAT), a norma della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, per i grandi impianti di combustione.

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

Il Progetto prevede:

- realizzazione di 4 baie di carico per la caricazione delle autocisterne/isocontainer;
- rifacimento dell'esistente pontile secondario per l'approdo del Ro-Ro Ferry elettrico che trasporta le autocisterne/isocontainer dal porto di La Spezia (si veda più sotto per i dettagli);
- installazione di 3 pompe di rilancio per consentire il trasferimento del GNL stoccato nei serbatoi esistenti del terminale verso le baie;
- adeguamento della strada interna al terminale funzionale al transito delle autocisterne/isocontainer;
- installazione delle tubazioni necessarie ad alimentare il sistema;
- realizzazione di un fabbricato di attesa e controllo,
- predisposizione di due aree di sosta delle autocisterne/isocontainer,
- realizzazione di una colonnina di ricarica per il Ro-Ro Ferry elettrico e di un cabinato per alloggiamento del trasformatore,
- posa di un cavo elettrico della lunghezza di circa 450 m per il collegamento tra il Cabinato trasformatore e la sottostazione elettrica esistente del Terminale GNL di Panigaglia.

Nella figura seguente sono illustrate le aree di intervento.



Il progetto si inserisce all'interno di un contesto strategico più ampio, finalizzato anche a incrementare le potenzialità e competitività dell'impianto di Panigaglia, garantendo servizi e prestazioni in linea con quelli erogati dai principali terminali europei. Il ricorso al GNL è parte integrante di un più ampio disegno di politica energetico-ambientale dell'Unione Europea che mira alla graduale transizione ad una low carbon economy attraverso la riduzione sostanziale delle emissioni inquinanti, il ricorso a carburanti puliti e l'utilizzo di fonti rinnovabili. Le 4 baie di carico saranno utilizzate per il caricamento di autocisterne con GNL che serviranno per approvvigionare la crescente rete dei distributori di GNL per autotrazione a livello nazionale. La Comunità Europea vuole incoraggiare gli Stati Membri ad adottare politiche che favoriscano la conversione dei mezzi pesanti diesel in mezzi a GNL, combustibile caratterizzato da emissioni di gas serra ed inquinanti trascurabili rispetto a quelli emessi da un odierno motore diesel.

Per quanto riguarda la demolizione e il rifacimento del pontile secondario, il nuovo accosto sarà costituito dalle tre seguenti opere principali elencate a partire da terra verso mare:

- Uno sporgente di larghezza di circa 22.50 m e lunghezza 23 m, realizzato mediante infissione di palancole metalliche tirantate e riempimento a tergo con materiale di cava di opportuna granulometria compattato per carichi di almeno 5 ton/m² a formazione di un piano a quota +1.50-2.00 slmm.;
- Una piattaforma di carico di larghezza di circa 22.50 m e lunghezza 10.50 m, con impalcato di calcestruzzo armato gettato in opera supportato da n° 9 pali tubolari in acciaio a punta aperta diametro di 1000 mm da infiggere nel terreno mediante battitura, dal fondale marino al punto più profondo per 37.4 m. L'immersione del palo in acqua è di 4.60 m, mentre la parte emersa è variabile da 1.50-2.00 m. Piano dell'impalcato a quota +1.50-2.00 slmm, dotato sul fronte di una serie di parabordi ad arco disposti in verticale ad interasse di 1.50 m e di n° 4 bitte di ormeggio da 50.0 tons.
- N° 3 briccole di accosto e ormeggio posizionate in linea laterale e dotate di parabordi e bitte da 50.0 ton di ormeggio. Briccole costituite da monopali flessibili sormontate da piazzuole operative per l'ormeggio e collegate da passerelle metalliche. Pali tubolari in acciaio a punta aperta diametro di 1200 mm da infiggere nel terreno mediante battitura, dal fondale marino al punto più profondo per 37.4 m. L'immersione del palo in acqua è di 4.60 m, mentre la parte emersa è di 2.51 m.

Sulla piattaforma di carico verrà posizionato un manufatto prefabbricato alto 3 m. La struttura sarà verniciata in colore verde, in coerenza con gli altri edifici del Terminale. L'edificio avrà la funzione di ospitare le apparecchiature elettriche (trasformatore e quadro elettrico) necessarie per alimentare la colonnina di ricarica delle batterie di trazione del Ro-Ro ferry elettrico installata esternamente al cabinato.

Il trasformatore MT/BT in resina epossidica sarà alimentato dalla Sottostazione Elettrica Principale presente al Terminale, tramite un cavo elettrico che sarà realizzato nelle aree di pertinenza dell'impianto. Il percorso del cavo è descritto al § 9.2 e prevede una parte interrata ed una parte del percorso azzancato alla recinzione esistente. Il pontile secondario verrà illuminato attraverso fari a led su palo, del tipo ad ottica simmetrica con rotazione contenuta in + 30° / - 30° rispetto al piano orizzontale mentre la passerella che collega le briccole di accosto e ormeggio verrà illuminata tramite armature a led installate sul corrimano. Il pontile sarà dotato di fanali di segnalazione.

L'intervento si configura come il rifacimento di una struttura esistente, realizzata all'interno del Terminale GNL. E' previsto l'utilizzo di risorse necessarie al cantiere, come acqua, energia elettrica e materiali costruttivi reperibili nel mercato. Il rifacimento del pontile sarà realizzato prevedendone l'ampliamento nell'area di pertinenza del Terminale e destinata a servizi industriali.

In fase di esercizio si prevede il consumo di carburante per le imbarcazioni in transito.

Produzione di rifiuti

I rifiuti derivanti dalla realizzazione dell'opera in esame sono riconducibili perlopiù alle fasi di cantiere per la costruzione delle nuove opere ed eventuale smaltimento di strutture esistenti.

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

Tutti i rifiuti prodotti saranno gestiti ed inviati a smaltimento dall'impresa appaltatrice dei lavori nel rispetto della normativa vigente in materia (D.lgs. 152/06), applicando i seguenti criteri generali di gestione dei rifiuti:

- riduzione dei quantitativi prodotti, attraverso il recupero e il riciclaggio dei materiali;
- separazione e deposito temporaneo per tipologia;
- recupero e/o smaltimento ad impianto autorizzato.

Per una puntuale descrizione dei rifiuti prodotti si rinvia alla tabella 9.1 dello SPA.

Gestione delle terre e rocce da scavo

Il progetto prevede sbancamenti di terre per allargare l'attuale piazzale, così come in corrispondenza delle nuove pensiline e nel tratto di allargamento della strada pedonale, lo scavo della trincea per l'alloggio del cavo elettrico di collegamento tra il Terminale e il Pontile secondario. Per quanto riguarda i lavori di rifacimento del Pontile secondario, è prevista la riprofilatura del terreno, senza rimozione. Dove si prevede di aggiungere nuovo materiale, quest'ultimo sarà proveniente da cava autorizzata e quindi certificato per il riempimento delle

aree in progetto e la realizzazione del nuovo rilevato. Tenuto conto del normale incremento di volume del materiale scavato del 20%, il volume totale scavato e movimentato ammonta a 680 m3, di cui circa un terzo saranno riutilizzati nello stesso cantiere, previa caratterizzazione ex DPR 120/17, mentre i restanti due terzi conferiti a discarica come rifiuti.

Scarichi idrici

Durante la fase di realizzazione degli interventi non si prevedono scarichi di tipo industriale. Per quel che riguarda le acque meteoriche il loro convogliamento nell'attuale rete fognaria della centrale sarà assicurato da una rete di raccolta, costituita da pozzetti prefabbricati con coperture in ghisa e tubazioni in PVC.

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 sito contaminato di interesse regionale di Pitelli (D.M. 10 gennaio 2000 e successivo Decreto di perimetrazione D.M. 27 febbraio 2001), ex SIN, che comprende una parte a terra, distante dal terminale di Panigaglia, e una porzione marina che comprende tutta la rada de La Spezia, fino alla diga foranea per una superficie 1564 ha.

Con riferimento al Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/06, si richiama come l'area di intervento ricada in parte all'interno delle aree marine facenti parte dell'Ex SIN Pitelli, oggetto di approvazione di progetto preliminare di bonifica ai sensi del DM 471/99 e quindi inserito con decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare del 11 gennaio 2013 nell'elenco dei siti che non soddisfano i requisiti di cui ai commi 2 e 2bis dell'art. 252 del d.lgs. 152/06.

Al Decreto Ministeriale ha fatto seguito la Delibera di Giunta 908/2013 che ha confermato il perimetro delle aree facenti parte dell'ex SIN Pitelli, istituendo l'omonimo sito di interesse regionale. Lo schema di aggiornamento del piano regionale di gestione dei rifiuti e delle bonifiche, recentemente adottato dalla delibera di Giunta n.475/2021, ha tuttavia avviato il percorso per una ripermimetrazione del SIR indicando l'esclusione di gran parte delle aree marine dal sito contaminato di interesse regionale, in coerenza con l'orientamento ministeriale secondo il quale i sedimenti dei corpi idrici superficiali non rientrano nella definizione di matrice ambientale oggetto della parte quarta, titolo V del D.Lgs.152/2006.

Tanto premesso, considerato che la caratterizzazione eseguita da ICRAM nel 2005 per i fondali del SIN individuò un significativo stato di alterazione della qualità dei sedimenti marini presso le aree interessate dall'intervento oggetto di verifica di assoggettabilità, in assenza di ulteriori e più aggiornate indagini ambientali, la cantierizzazione delle operazioni di palificazione rappresentano l'intervento verso il quale indirizzare le misure di mitigazione a maggior tutela del corpo idrico marino costiero.

A tal proposito si rammenta che, sebbene il modello di dispersione elaborato dimostri che l'eventuale nuvola torbida resterebbe confinata nel paraggio dell'area del Terminale GNL o nelle immediate vicinanze senza interagire con le attività presenti nelle aree intorno, all'interno del seno di Panigaglia la caratterizzazione di ICRAM individua zone contraddistinte da diversi gradi di criticità. Le aree di fondali del nuovo pontile risulterebbero caratterizzate da più elevate concentrazioni di inquinanti ("aree rosse" ICRAM) rispetto a quelle immediatamente adiacenti dove si trova il pontile principale ("zone gialle" ICRAM). Alla luce di quanto sopra l'attuazione del piano di monitoraggio in fase di cantiere permetterà di tenere sotto osservazione eventuali

criticità legate all'infissione delle strutture portanti, a condizione che il valore di riferimento della torbidità sia individuato a livello locale attraverso adeguate campagne di bianco.

Pertanto, pur premesso che ai fini del presente procedimento l'aspetto in trattazione non rappresenta una criticità in termini di potenziali impatti significativi sulle matrici ambientali, si evidenzia che nell'ambito della fase autorizzativa, occorrerà verificare, 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.

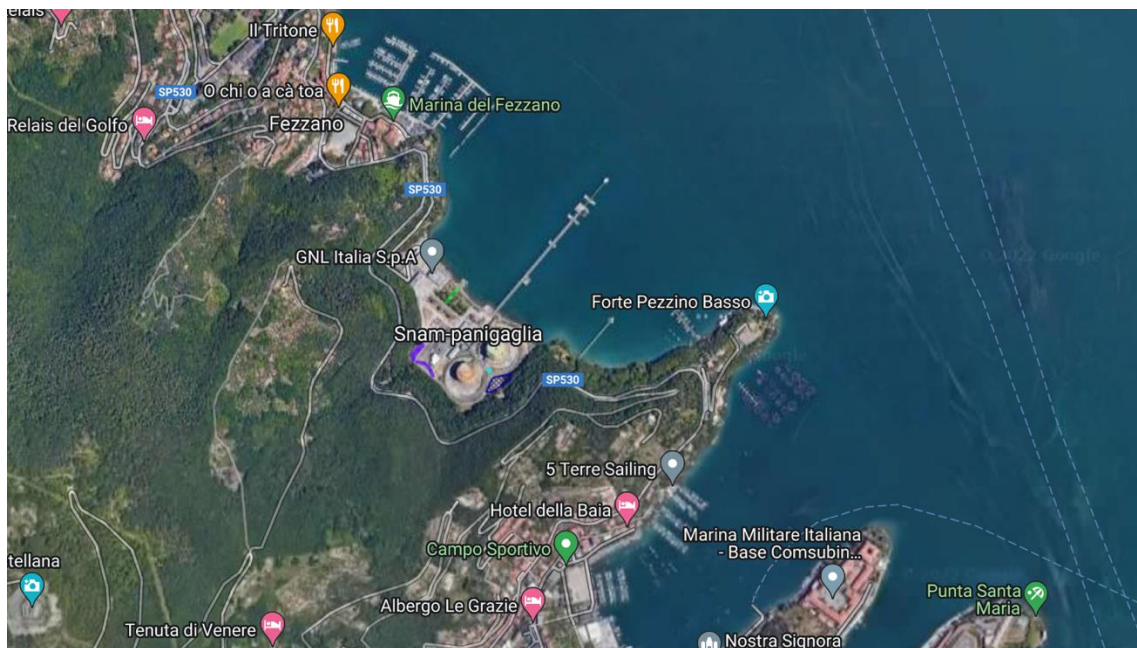
Rischio di incidente rilevanti

L'impianto di rigassificazione GNL (Stabilimento) di Panigaglia ricade nella tipologia di impianti per i quali si applica la normativa sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, ossia il D. Lgs.No. 105/2015. In particolare lo Stabilimento rientra nella tipologia "stoccaggio e distribuzione del GNL" e per effetto del superamento dei limiti di sostanze pericolose riportate nell'allegato 1 del D.Lgs. 105/15, risulta essere uno stabilimento di soglia superiore soggetto a Notifica di cui all'art. 13 con gli ulteriori obblighi di cui all'art. 15 del decreto stesso.

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

In merito alla localizzazione:

La localizzazione del sito è riportata nella figura seguente.



Il progetto ricade all'interno delle aree demaniali di proprietà dell'Autorità Portuale della Spezia – Ambito 2.

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

In corrispondenza del Terminale di Panigaglia, è rilevato il Fosso di Panigaglia Sud, un piccolo canale cementificato che corre parallelo alla recinzione dell'impianto per una parte e in parte viene tombato al di sotto dell'area impiantistica. Il punto di immissione al Golfo avviene a pochi metri dal pontile secondario, ma fuori dalle aree interessate dai lavori. Non sono presenti aree di pregio come foci dei fiumi principali o zone umide.

b) zone costiere e ambiente marino;

Il Terminale sorge nell'ambito della costa alta e frastagliata del Golfo di La Spezia. L'opera è inserita nell'area tecnologia del Terminale costiero.

c) zone montuose o forestali;

Le aree collinari, benchè 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 ricade nel Santuario del Mammiferi Marini Pelagos all'interno del Golfo di La Spezia.

Tenendo conto dell'area vasta sono rinvenibili:

- SIC "Portovenere, Riomaggiore e San Benedetto posto a 50 m dall'impianto;
- SIC "Isola di Palmaria" posto a 5,5 km;
- SIC "Isole Tino e Tinetto" posto a 10 km;
- Parco Nazionale delle 5 Terre posto a 4 km;
- Parco Naturale Regione di Portovenere sito ad ovest dell'area in esame a circa 2 km;

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

Il progetto ricade all'interno della parte a mare del SIR (ex SIN) Pitelli (D.M. 10 gennaio 2000 e successivo Decreto di perimetrazione D.M. 27 febbraio 2001)

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

6.4.

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 dati relativi all'anno 2019 di due stazioni della rete regionale considerate di Riferimento, quella di Le Grazie-Portovenere che misura in continuo NOx e SO2 e quella di Piazza Saint Bon –La Spezia che misura in continuo NOx , PM10, Benzene e CO.

Nelle centraline di monitoraggio considerate, per l'anno 2019, non si rilevano superamenti dei limiti di legge.

Il progetto proposto non prevede incrementi di emissioni significative in atmosfera provenienti dagli impianti durante la fase di esercizio. L'unica sorgente di emissioni in atmosfera, durante questa fase, è costituita dalla movimentazione delle autobotti che si riforniscono nell'impianto.

Il Proponente ha effettuato una stima di dette emissioni ipotizzando che l'intervento di potenziamento dell'impianto comporti l'arrivo di 52 camion autocisterne al giorno nell'arco di 24 ore lavorative (periodo diurno 22.00 – 6.00 e periodo notturno 22.00 – 6.00) trasportati via Ro-Ro Ferry elettrico dal Porto di La

Spezia e un traffico indotto pari 3.0 veic/h, considerando il viaggio di andata e ritorno, dai possibili moli (Calata Malaspina, Molo Garibaldi e Terminal del Golfo – Molo Tarros all'A15 autostrada).

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 2018.

Il Proponente conclude che 'il valore delle stime modellistiche è di ordini di grandezza inferiore ai valori limite di qualità dell'aria imposti dalla normativa nazionale per tutti i parametri allo studio'.

Analogamente il Proponente ha valutato gli impatti nella fase di cantiere considerando le emissioni provenienti dalla fase 1 di truck loading e dalla fase 3 di realizzazione del pontile secondario. I valori delle simulazioni per i parametri allo studio sono stati valutati in alcuni punti recettori prossimi all'impianto, nell'area di tutela secondo la Rete Natura 2000 denominata ZSC IT1345005 Portovenere Riomaggiore e sull'intero dominio di calcolo (mappa). Nella seguente figura il dettaglio grafico. I recettori sono stati individuati considerando l'area abitata più prossima all'impianto (rec. 4) ed il perimetro della zona ZSC (rec. 1, 2 e 3).

Il Proponente afferma che valori di concentrazione calcolati sono pienamente compatibili con la qualità dell'aria e che tali impatti sono totalmente reversibili in quanto il cantiere ha breve durata e la fase più impattante dura poche settimane. Precisa inoltre che i valori di PM10 presi a riferimento sono legati all'ambito urbano di La Spezia e non ad un'area come quella oggetto del cantiere pertanto si deve considerare che i valori di concentrazione stimati non altereranno in modo significativo i parametri di qualità dell'aria presi a riferimento.

Per la fase di cantiere il Proponente dichiara che metterà in atto opportune misure di mitigazione al fine di ridurre le emissioni in atmosfera, come: la bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature se in presenza di situazioni siccitose; l'ottimizzazione del carico dei mezzi di trasporto al fine di limitare il numero di viaggi necessari all'approvvigionamento dei materiali; la riduzione della velocità di transito all'interno dell'area impianto in modo da garantire la stabilità dei mezzi e del loro carico; il trasporto di materiale sfuso, che possa dare origine alla dispersione di polveri, avverrà con mezzi telonati; lo spegnimento durante le operazioni di carico/scarico dell'automezzo; la copertura con teli traspiranti e/o la bagnatura dei materiali di cantiere in modo da minimizzare la dispersione di polveri; l'utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti ovvero dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui si prevederà idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza; la presenza di kit antinquinamento nel caso di accidentali sversamenti.

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 frammenti 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, oltre agli sbancamenti, per la realizzazione del nuovo pontile secondario, lo sporgente di larghezza di circa 22,50 m e lunghezza 23 m sarà realizzato mediante infissione di palancole metalliche tirantate e riempimento a tergo con materiale di cava. La piattaforma di carico di larghezza di circa 22,50 m e lunghezza 10,50 m, con impalcato di calcestruzzo armato gettato in opera, sarà supportato da n. 9 pali tubolari in acciaio a punta aperta diametro di 1000 mm da infiggere nel terreno mediante battitura, dal fondale marino al punto più profondo per 37,4 m. Le tre briccole di accosto e ormeggio saranno costituite da monopali flessibili sormontate da piazzuole operative per l'ormeggio, su pali tubolari in acciaio a punta aperta diametro di 1200 mm da infiggere nel terreno mediante battitura, dal fondale marino al punto più profondo per 37,4 m.

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 in prossimità dell'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, ad ogni modo, non interferiranno con il canale, poiché in queste aree non sono previsti movimenti terra e scavi. Il Fosso Cassà sarà attraversato dal percorso del cavo che collega il cabinato del trasformatore dal Pontile secondario alla sottostazione Enel, ma in questo tratto non se ne prevede la posa con lo scavo di una trincea, ma l'azzancatura alla recinzione esistente dell'impianto, in parallelo ad altre linee. 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 di rifacimento del pontile secondario non riguarda lo spostamento o dragaggio di sedimenti, ma solo la rimozione degli esistenti pali e l'installazione di nuovi pali nel fondale a pochi metri dalla linea del terminale, in un ambito chiuso da una parte dall'insenatura naturale e dall'altra dalla presenza del pontile. 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 9 - Simulazione della diffusione della torbidità nel paraggio del terminale GNL di Panigaglia" 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 prevalentemente limoso 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 5 scenari 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 g/m³), 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 8 Piano di monitoraggio ambientale" un piano di monitoraggio della torbidità e di altri parametri con 9 punti di campionamento a distanze non superiori a circa 1 km dal pontile, articolato nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam.

Biodiversità e paesaggio

Gli interventi previsti dal progetto non si prevede possano causare modificazioni particolari allo stato attuale, né impatti diretti sul paesaggio circostante, sugli ecosistemi, le specie e gli habitat del circostante SIC, mentre l'aumento del traffico pesante sicuramente causerà aumento delle emissioni e del disturbo.

Ambiente acustico

La componente rumore è stata analizzata attraverso lo “Studio Preliminare Ambientale” codificato GN19079 -C04-HSE-A-SP-001, ed in particolare nell'annesso 3, Doc. n. P19IT03841-ENV-RE-004-004 “Valutazione previsionale di impatto acustico” che descrive le opere da realizzare ed il contesto del clima acustico all'interno del quale si colloca l'impianto stesso e l'area circostante.

Sono stati individuati sette recettori collocati in prossimità dello stabilimento e costituiti da ambienti abitativi ed aree verdi presenti presso le realtà adiacenti allo stabilimento, oltre un ulteriore ricevitore virtuale rappresentativo dell'area protetta ZSC IT1345005 “Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto”. Per tale area protetta la classificazione acustica comunale prevede che non tutta la sua area rientra in classe I, ma essa viene fatta ricadere anche in classi acustiche diverse da essa arrivando sino alla classe IV.

Il Comune di Porto Venere, in ottemperanza a quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della D.G.R. 1585/1999, vista la forte fluttuazione della popolazione, che si presenta per lo più nel periodo estivo per la componente turistica, ha adottato due distinte classificazioni, una valida nel periodo estivo e una valida nel periodo invernale.

Dall'analisi della Classificazione Acustica del Comune di Porto Venere emerge che l'area occupata dall'attività è posta, tanto in periodo invernale quanto in periodo estivo, in Classe VI - Aree esclusivamente industriali, per la quale il limite di immissione diurno e notturno è pari a 70 dB(A) ed il limite di emissione diurno e notturno è pari a 65 dB(A). Le aree nelle quali ricadono le postazioni di misura individuate, e quindi i recettori, sono poste in classi dalla II alla IV, variabili tra il periodo invernale e quello estivo.

Nel documento è rendicontata una campagna fonometrica eseguita nel periodo 04 e 19 Settembre 2019 da tecnici competenti in acustica con lo stabilimento che funzionava a regime con tutti gli impianti rumorosi significativi in funzione, presso i recettori individuati, più l'ulteriore punto di misura presso l'area protetta.

Da tale campagna è risultato che i limiti di zona sono ampiamente rispettati. In particolare è stata effettuata la verifica:

- del rispetto dei limiti di emissione per il periodo diurno in entrambi gli scenari di misura (presenza ed assenza della nave e delle operazioni di carico/scarico ad essa associate);
- del rispetto dei limiti assoluti di immissione ai recettori per il periodo diurno in entrambi gli scenari di misura (presenza ed assenza della nave e delle operazioni di carico/scarico ad essa associate);
- dell'assenza di componenti tonali o impulsive.

Per la fase di esercizio invece è stato ricostruito un modello tridimensionale di impianto con il software di simulazione acustica IMMI e sono state inserite le sorgenti sonore costituite dall'impianto, secondo la nuova configurazione prevista.

Lo studio riporta che le componenti impiantistiche previste dall'upgrade dell'impianto ed i relativi livelli di pressione sonora sono relativi alle pompe previste per le nuove baie di carico.

La restituzione della valutazione previsionale è stata illustrata con tabelle con i risultati presso i recettori. Da tali analisi il Proponente conclude che l'impatto delle attività dell'impianto secondo la nuova configurazione è trascurabile per i recettori esaminati.

Per il corso d'opera non risulta siano state effettuate valutazioni acustiche.

Salute umana:

Nel primo Studio Preliminare Ambientale presentato nel 2019 (P19IT03841-ENV-RE-004-001) la componente Popolazione e salute umana non era stata valutata. In seguito alle osservazioni degli Enti Locali il proponente, nel 2021, ha fornito numerose integrazioni volontarie, tra cui un nuovo Studio Preliminare Ambientale (P21IT04083-ENV-RE-000-001).

Nel nuovo SPA il Proponente effettua una descrizione del profilo sociosanitario della popolazione interessata dai potenziali impatti dell'opera in oggetto. La distribuzione della popolazione per fasce di età nell'intero territorio provinciale, al 1° gennaio 2020 mostra che la popolazione complessiva dell'area di studio risulta pari a 217.418 abitanti quasi equamente suddivisi tra maschi e femmine (48,4% maschi e 52,6% femmine).

Al 1° gennaio 2017, l'indice di vecchiaia, definito come l'incidenza percentuale della popolazione > 65 anni su quella 0-14 anni, nella regione Liguria è pari a 249.84%, lo stesso dato per il comune di La Spezia è pari a 242,78%, quindi in entrambi i casi notevolmente superiore rispetto alla media nazionale (165.3%).

Per la descrizione dei profili di salute il Proponente riporta i valori del tasso di mortalità e di natalità e tasso migratorio per gli anni 2011 e 2013 nella Regione Liguria (fonte "Lo stato di salute della popolazione di La Spezia" (ottobre 2018).

Relativamente ai tassi di mortalità (generali e per grandi gruppi di cause) il Proponente afferma che *"si registra una sostanziale sovrapposibilità al dato italiano. Il comune di La Spezia, nello specifico, non presenta significative discrepanze rispetto all'Italia per la mortalità per tutte le cause e per la mortalità da tumori maligni. Presenta invece (significativi seppur lievi) differenze rispetto al dato nazionale, sia per eccesso (disturbi respiratori) che per difetto (patologie cardiovascolari)." Va precisato che tali scostamenti risultano essere, per quanto precedentemente esposto, talmente lievi da poter essere attribuiti non a vere differenze statisticamente significative quanto, piuttosto, a mero rumore di fondo.*

Tale lieve eccesso di rischio per il comune di La Spezia, qualora reale e non dovuto a rumore di fondo, sembrerebbe risentire prioritariamente dell'esposizione a fattori di rischio individuali. Basti pensare che, per quanto concerne gli stili di vita individuali, la Asl 5 spezzina presenta dati molto negativi, rispetto all'Italia e rispetto alla Regione Liguria, per molti dei principali indicatori: l'area di La Spezia presenta, infatti, una prevalenza di adulti fumatori, di alcolisti e di soggetti con eccesso ponderale (sedentari + obesi) più alte della media regionale e nazionale".

I potenziali impatti sulla componente salute, in fase di esercizio, sono stati identificati nelle alterazioni del clima acustico e della componente atmosfera (emissioni di polveri ed emissioni conseguenti a Traffico indotto). Gli impatti in fase di cantiere sono conseguenti al potenziale intorbidimento delle acque antistanti il pontile secondario in particolar modo durante l'infissione dei pali.

Rispetto alle alterazioni del clima acustico le sorgenti di rumore sono 3 pompe di rilancio, di cui 2 funzionanti e 1 di emergenza (presso il terminale di Portovenere), e le Autocisterne/isocontainer, circolanti nelle strade del porto di La Spezia e all'interno del terminale, tra il pontile secondario del terminale e il Porto di La Spezia tramite Ro-Ro ferry elettrico.

Nel comune di Portovenere, il recettore abitativo più prossimo allo stabilimento si trova a circa 600 metri dalle varie sorgenti dello Stabilimento in linea d'aria. Gli altri recettori oltre a risultare completamente schermati dai rilievi collinari che delimitano a Nord-Est ed a Sud-Ovest il sito, si trovano comunque a distanze assai maggiori.

Nel comune di La Spezia la sorgente di rumore è conseguente rumore generato dal traffico stradale delle autocisterne da e verso il Terminale.

Il Proponente conclude che alla luce delle valutazioni effettuate nello studio acustico (Annesso 5, Doc. n. P21IT04083-ENV-RE000-004), nonostante le ipotesi conservative eseguite, non risultano variazioni significative del clima acustico esistente nelle due aree considerate. Infatti, i valori di immissione differenziale sia notturno che diurno, risultano di molto inferiori rispetto ai limiti imposti dal Il DPCM 14/11/97, rispettivamente 3 dB e 5 dB, attestandosi al massimo ad alcuni decimi di decibel. Conclude affermando che gli effetti sulla salute umana dell'impatto sul clima acustico dei comuni analizzati possano ritenersi nulli.

Gli impatti sulla componente atmosfera in fase di esercizio sono conseguenti alle emissioni delle autocisterne circolanti all'interno del terminale GNL di Panigaglia in arrivo tramite Ro-Ro Ferry elettrico via mare e provenienti dal porto di La Spezia (per approfondimenti si veda lo studio della qualità dell'aria condotto tramite simulazione modellistica - annesso 4, Doc. n.P21IT04083-ENV-RE-000-003)

In fase di cantiere, gli impatti, sono conseguenti alle emissioni di polveri per la realizzazione del pontile secondario di attracco delle bettoline e delle baie di carico dei camion.

Il Proponente afferma che dall'analisi del profilo sanitario della popolazione di La Spezia emerge una maggior incidenza dei disturbi respiratori rispetto alla media nazionale ma essendo il valore delle stime modellistiche è sempre risultato di ordini di grandezza inferiore ai limiti di qualità dell'aria imposti dalla normativa nazionale per tutti i parametri di studio (NOx, PM10), gli effetti sulla salute umana delle emissioni di scarico generate dalle autocisterne saranno trascurabili.

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 del Comune di La Spezia in data 06/03/2020	MATTM-2020-0017158	A seguito dell'intervento ravvisano un impatto rilevante causato dal trasporto dei camion carichi a GPL che avviene via mare su chiatte ed è contraddistinto da successivo sbarco nell'area portuale di La Spezia e dal transito su viabilità ricadente nel territorio comunale. Occorre quindi considerare i seguenti aspetti: 1) interferenze con i natanti che attraversano la parte interna del Golfo; 2) valutare i possibili aggravamenti della situazione dello specchio d'acqua e dei sedimenti del Golfo che costituiscono il SIR 3) precisare la tempistica del permanere delle chiatte; 4) chiarire il punto di approdo delle chiatte e i percorsi delle autocisterne
Osservazioni della Provincia della Spezia in data 30/03/2020	MATTM-2020-0022189	Evidenziano alcuni aspetti descritti nello SPA da approfondire: 1) aumento del traffico navale dovuto al progetto; 2) disturbo prodotto dall'aumento del traffico all'interno dello stabilimento in fase di esercizio; Prendono atto delle misure di mitigazione proposte per la fase di cantiere al fine di ridurre le emissioni in atmosfera. Evidenziano che lo stabilimento di Panigaglia è in possesso di AIA n. 133 del 17/02/2014 rilasciata dalla Provincia di La Spezia che sarà sottoposta a riesame complessivo. A seguito di tale revisione dovrà essere valutata la sostanzialità o meno delle modifiche allo stabilimento e all'attuale ciclo lavorativo rispetto alla vigente AIA preliminarmente all'esercizio della nuova attività prevista nello stabilimento di rigassificazione del GNL. In particolare dovranno essere valutate le ricadute sulle matrici ambientali nel nuovo assetto impiantistico in termini di emissioni in atmosfera, scarichi, rifiuti, rumore.
Osservazioni della Regione Liguria in data 20/03/2020	MATTM-2020-0020219 e MATTM-2020-0020220	Premessa la necessità di sottoporre l'intervento a parere vincolante del Comitato Tecnico Regionale ai sensi del D.lgs. 105/2015, ritengono che l'unico aspetto critico in relazione alla tematica di rischio di incidenti sia di porre attenzione alla strada di collegamento tra lo stabilimento e la città, poco adatta al transito di mezzi pesanti. La problematica sembra però essere superata perché il tragitto dovrebbe avvenire via chiatte. In conclusione non rilevano problemi su questo tema. Aria: ritengono l'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria poco significativo sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio.

		Biodiversità: l'intervento ricade marginalmente all'interno dei siti di rete natura 2000 e le lavorazioni non evidenziano problematicità
Osservazioni della Provincia della Spezia in data 14/07/2021	MATTM-2021-0076716	Confermano il parere favorevole all'intervento proposto e evidenziano che in ragione dell'avvicinarsi della scadenza del 17/08/2021 per l'adeguamento alle previsioni delle nuove BAT per i grandi impianti di combustione, la Società dovrà provvedere tempestivamente alla presentazione dell'istanza dell'AIA
Osservazioni della Città della Spezia in data 14/07/2021	MATTM-2021-0076671	Si ritengono soddisfatti delle risposte del Proponente presentate con la documentazione integrativa. Rimandano agli enti preposti le valutazioni circa le problematiche inerenti la prevenzione incendi e la sicurezza della navigazione.
Osservazioni della Regione Liguria in data 12/07/2021	MATTM-2021-0075252	<p>Pur non rinvenendo potenziali impatti significativi negativi segnalano accorgimenti per il piano di monitoraggio delle acque nella fase di cantiere e alcuni rilievi per la matrice rumore. Di seguito, sono riportate le loro osservazioni puntuali per le diverse matrici considerate:</p> <p>1) aria: non si individuano impatti di rilievo</p> <p>2) acque: nel complesso ritengono che le determinanti dello studio di impatto ambientale sono condivisibili con la seguente precisazione prescrittiva:</p> <p>- in merito al piano di monitoraggio della torbidità, da correlare al tenore dei materiali solidi sospesi, ritengono poco cautelativo e non sufficientemente giustificata la scelta di utilizzare come valore di riferimento il massimo valore di torbidità registrato dal dataset ISPRA e ARPAL nel Golfo di La Spezia pari a 54 g/m3; si ritiene opportuno che il valore di riferimento sia individuato a livello locale attraverso adeguate campagne di bianco che possano definire valori ante-operam adeguati al sito in questione.</p> <p>3) Bonifiche: Il progetto di ripristino del pontile di attracco, ricade all'interno dello specchio acqueo marino compreso nel sito di interesse regionale Pitelli, già sito di interesse nazionale ai sensi della Legge n. 426/98. Tale area risulta compresa fra quelle per cui è stata determinata la necessità di interventi di bonifica ai sensi del titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/06, in relazione allo stato di contaminazione dei sedimenti marini, accertato per mezzo delle attività di caratterizzazione ed assunto alla base del progetto preliminare di bonifica elaborato dall'ICRAM ed approvato dal MATT nell'anno 2005. Regione Liguria nelle proprie osservazioni ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali a condizione che nell'ambito della fase autorizzativa, venga verificata la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi del progetto preliminare di bonifica elaborato dall'ICRAM e che nella fase di monitoraggio della cantierizzazione (come specificato per il comparto acque) si tenga sotto osservazione le eventuali criticità derivanti dall'infissione delle strutture portanti.</p> <p>4) Rumore: risulta necessario chiarire se tutte le nuove installazioni verranno attivate solo in orario diurno o anche in quello notturno; in caso di azionamento anche in orario</p>

		notturmo andrà eseguita una stima del contributo acustico nella nuova opera anche in tale periodo. Inoltre, non ritengono condivisibile la motivazione secondo la quale non viene applicato il criterio differenziale in virtù dei contenuti dell'art. 4 comma 3 del DCPM 14 novembre 1997; ritengono pertanto necessario valutare lo stesso in relazione alle nuove installazioni.
Osservazioni del Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma in data 16/07/2021	MATTM-2021-0077766	L'entità del progetto non è tale da alterare l'assetto paesaggistico né di incidere sui beni culturali, poiché si tratta di opere interne all'area impiantistica esistente che è già antropizzata e caratterizzata da manufatti tecnologici. Allo stato attuale non emergono criticità o impatti significativi derivanti dalle modifiche proposte in esame riguardo gli aspetti di competenza. In sede di valutazione del progetto definitivo, la Soprintendenza competente potrà eventualmente intervenire con prescrizioni puntuali.
Osservazioni della Provincia della Spezia in data 12/08/2021	MATTM-2021-0088910	A seguito della corretta interpretazione proposta circa l'esclusione dello stabilimento di Panigaglia dall'ambito di applicazione delle BAT di cui alla decisione UE 2017/1442 osservano quanto segue: 1) in merito al riesame AIA sono perplessi circa le risposte fornite dal Proponente nella documentazione integrativa ; 2) dovrà essere rivalutata la necessità di un eventuale riesame dell'AIA entro il 17/01/2022; 3) confermano la necessità qualora il procedimento di VIA si concluda positivamente di valutare appropriatamente le ricadute sulle matrici ambientali di cui alla vigente AIA nel nuovo assetto impiantistico.
Osservazioni dell'A.d.S.P. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di La Spezia e Marina di Carrara in data 05/10/2021	MATTM-2021-0106819	Non rilevano motivi ostativi per quanto di competenza demaniale marittima all'adeguamento dell'impianto di rigassificazione e di costruzione del pontile secondario
Osservazioni del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Capitaneria di porto La Spezia in data 18/10/2021	MATTM-2021-0112128	Non rilevano motivi ostativi per quanto di competenza ai soli fini di navigazione e di maritime security per l'autorizzazione
Osservazioni del Comune di Porto Venere in data 03/11/2021	MATTM-2021-0119417	Non rilevano particolari criticità inerenti al progetto
Osservazioni del Comune di Porto Venere in data 03/11/2021	MATTM-2021-0119594	Considerato che l'intervento avrà effetto sul traffico di mezzi pesanti all'interno dell'impianto, pur ritenendo che l'incremento del traffico non determini un aumento significativo del livello di disturbo rispetto allo stato di fatto, ritengono opportuno l'impiego sia durante la fase di cantiere che di esercizio dell'impianto, di mezzi che minimizzano l'impatto ambientale in termini di rumore, emissioni di gas di scarico e polveri sottili.

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 si inserisce all'interno dell'esistente terminale per lo stoccaggio del GNL di Panigaglia, in Comune di Portovenere, in provincia di La Spezia, e prevede l'installazione di 4 baie di carico finalizzate alla caricazione di autocisterne con GNL, poi destinato ad approvvigionare la rete dei distributori di GNL per autotrazione a livello nazionale; a questo intervento si aggiungono le seguenti opere:

- smantellamento del pontile secondario esistente e la sua ricostruzione ex-novo, per l'approdo del Ro-Ro Ferry elettrico che trasporta le autocisterne/isocontainer da e per l'area portuale di La Spezia;
- installazione di 3 pompe di rilancio per consentire il trasferimento del GNL stoccato nei serbatoi esistenti del terminale verso le baie;
- adeguamento della strada interna al terminale funzionale al transito delle autocisterne/isocontainer;
- installazione delle tubazioni necessarie ad alimentare il sistema di carico;
- realizzazione di un fabbricato di attesa e controllo;
- predisposizione di due aree di sosta delle autocisterne/isocontainer;
- realizzazione di una colonnina di ricarica per il Ro-Ro Ferry elettrico e di un cabinato per alloggiamento del trasformatore;
- posa di un cavo elettrico della lunghezza di circa 450 m per il collegamento tra il Cabinato trasformatore e la sottostazione elettrica esistente del Terminale GNL di Panigaglia.

Alla luce di quanto emerso dalla lettura della documentazione si ritiene che le modifiche impiantistiche al terminale GNL esistente non comportino significativi impatti potenziali.

8.2 Con riferimento alle emissioni in atmosfera:

Il progetto non prevede un incremento significativo delle emissioni degli impianti, ma solo un incremento delle emissioni da traffico prodotte o indotte dall'aumento di autocisterne che si riforniranno. Le simulazioni realizzate dal Proponente confermano il ridotto impatto sulla componente aria. A maggior garanzia e per tenere sotto controllo opportunamente detti impatti si prescrive un completamento della centralina di Le Grazie con strumenti in continuo per il monitoraggio di PM10, PM2.5 e benzene.

8.3 Con riferimento alla componente salute pubblica:

L'analisi dei profili di salute effettuata dal Proponente è poco chiara e non esaustiva. Il Proponente descrive in modo sintetico i tassi di mortalità (numero medio annuo di decessi ogni 1.000 abitanti) e li confronta con i dati nazionali. Non vengono riportate in modo chiaro la fonte dei dati, le annualità considerate, le tabelle con i tassi di mortalità comunali. Non vengono descritti gli indicatori relativi ai ricoveri.

Il Proponente riferisce la presenza di criticità sanitarie relativamente ad un eccesso di mortalità per disturbi respiratori, affermando che poiché il valore delle stime modellistiche è sempre risultato di ordini di grandezza inferiore ai limiti di qualità dell'aria imposti dalla normativa nazionale per tutti i parametri di studio (NOx, PM10), gli effetti sanitari saranno trascurabili. Si fa presente che per la tutela della salute pubblica andrebbero presi come riferimento i nuovi valori guida raccomandati dall'OMS nelle "Global Air Quality Guidelines" 2021, e non i limiti normativi di qualità dell'aria.

Nella fase di Screening, come indicano le Linee Guida VIS ISS, 2019, 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. In questa fase andrebbe descritto il profilo di salute tramite indicatori per grandi gruppi di cause, così come effettuato nel sistema di sorveglianza epidemiologica SENTIERI (Studio Epidemiologico Nazionale dei Territori e Insediamenti Esposti a Rischio di Inquinamento). 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, in analogia a quanto effettuato in SENTIERI, deve essere presentato tramite la metodologia

della standardizzazione indiretta, avendo come riferimento la Regione. Per consentire confronti con diverse realtà territoriali, in particolare con i profili di salute delle ASL e delle regioni di riferimento, e dei comuni selezionati in tempi diversi, gli indicatori che riguardano il profilo di salute generale devono essere prodotti anche con il metodo della standardizzazione diretta, avendo come riferimento la popolazione standard europea.

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

8.4. Con riferimento alla componente acustica:

Nello “Studio Preliminare Ambientale”, e in particolare nell’annesso 3 allo stesso Studio, Doc. n. P19IT03841-ENV-RE-004-004 “Valutazione previsionale di impatto acustico” il Proponente evidenzia che sono stati individuati sette recettori in prossimità dell’impianto costituiti da ambienti abitativi ed uffici ed una zona a verde presenti presso le realtà adiacenti all’impianto stesso, più un recettore a rappresentare l’area protetta ZSC IT1345005 “Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto”.

I ricettori costituiti da edifici sono:

- Ricettore 1: Edificio adibito a civile abitazione
- Ricettore 2: Edificio di Punta Pezzino adibito prevalentemente ad ufficio
- Ricettore 3: Edificio adibito a civile abitazione attualmente in disuso
- Ricettore 4: Edificio adibito a civile abitazione
- Ricettore 5: Edificio adibito a civile abitazione, situato al confine dell’area dell’insediamento industriale, in prossimità del bivio esistente tra la S.S. 530 La Spezia - Portovenere e la strada privata di accesso allo stabilimento, sul lato Nord
- Ricettore 6: Edificio adibito a civile abitazione
- Ricettore 7: Recettore interno dell’area verde, in direzione Sud rispetto allo stabilimento di Panigaglia, ad una quota di circa 110 m s.l.m. e ad una distanza dalla S.S.530 La Spezia – Porto Venere di circa 150 m in linea d’aria
- Ricettore parco ZSC IT1345005 “Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto”.

Il Comune di Porto Venere è dotato di un Piano di Classificazione Acustica, suddivisa nel periodo estivo e quello invernale.

Secondo tale Piano di Classificazione Acustica tutta l’area occupata dall’attività dell’impianto di gasificazione è posta, tanto in periodo invernale, quanto in periodo estivo, in Classe VI - Aree esclusivamente industriali, per la quale il limite di immissione diurno e notturno è pari a 70 dB(A) ed il limite di emissione diurno e notturno è pari a 65 dB(A). Le aree nelle quali ricadono le postazioni di misura individuate, e quindi i ricettori, sono poste in classi dalla II alla IV, variabili tra il periodo invernale e quello estivo.

Per la caratterizzazione della fase ante operam è stata considerata una campagna fonometrica svolta nel periodo 04 e 19 Settembre 2019 da tecnici competenti in acustica e sono stati verificati i livelli presso i sette ricettori individuati ed il punto rappresentativo dell’area protetta.

In considerazione del fatto che l’impianto lavora a ciclo continuo, mantenendo pertanto la sua emissione costante nell’arco delle 24 ore della giornata, la campagna fonometrica ha previsto misurazioni di circa 30 minuti ciascuna unicamente in periodo diurno. VA considerato che l’utilizzo di tali livelli di riferimento anche per il periodo notturno risulta cautelativo in quanto i valori misurati in tale periodo sono inferiori o al limite uguali a quelli riscontrabili in periodo diurno, non essendo però stato considerato il criterio differenziale.

Sono state effettuate sette determinazioni fonometriche con la nave presente in banchina e sette senza la nave in banchina.

Come risultato delle misure tutti i limiti di zona, sia di emissione che assoluti di immissione sono rispettati.

Il Proponente evidenzia che non è stato verificato il rispetto del limite di immissione differenziale in quanto l’art. 4 comma 3 del DPCM 14 novembre 1997 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore” prevede la non applicazione dello stesso alla rumorosità prodotta: dalle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime. Tale considerazione non risulta però condivisibile in quanto si tratta di un impianto industriale che va considerato nella sua interezza, comprese le sue implicazioni con il traffico di mezzi pesanti coinvolti.

Come detto l’attività svolta dall’impianto di rigasificazione nella fase di esercizio, per le caratteristiche dei suoi processi, rientra nella definizione di impianto a ciclo produttivo continuo, che comporta un’attività continuativa, sia nel periodo diurno (6-00-22.00), che in quello notturno (22.00-6.00) e quindi in tal caso va applicata la circolare Ministeriale “Interpretazione in materia di inquinamento acustico: criterio differenziale

e applicabilità dei valori limite differenziali” del 6 settembre 2004, che al punto 6. riporta “Si precisa infine che nel caso di impianto esistente oggetto di modifica (ampliamento, adeguamento ambientale, etc.), non espressamente contemplato dall’art. 3 del decreto ministeriale 11 dicembre 1996, l’interpretazione corrente della norma si traduce nell’applicabilità del criterio differenziale limitatamente ai nuovi impianti che costituiscono la modifica”. Pertanto si ritiene che sia necessario, in fase di esercizio, che sia effettuato il monitoraggio acustico mirato anche alla verifica del rispetto del criterio differenziale, nei limiti previsti dalla circolare ministeriale del 4 settembre 2004, con rumore ambientale da confrontare quindi con i livelli determinati in fase ante operam, ai sensi appunto della circolare stessa.

Per la fase di esercizio invece, è stato ricostruito un modello tridimensionale di impianto nel software di simulazione acustica IMMI e sono state inserite le sorgenti sonore costituite dall’impianto secondo la nuova configurazione prevista, con le tre pompe relative alle nuove baie di carico del terminale GNL Italia di Panigaglia.

Le sorgenti di rumore, oltre le nuove componenti di impianto previste, ossia tre nuove pompe di rilancio, delle quali due in funzione ed una di emergenza, in posizione adiacente ai serbatoi esistenti, sono relative al transito di automezzi pesanti per il trasporto del gas, ipotizzato che l’intervento di potenziamento dell’impianto comporti l’arrivo di 28 camion autocisterna al giorno nell’arco di 16 ore lavorative (periodo diurno, 6-22) trasportati via chiatte dal porto di La Spezia, con la possibilità di caricare presso le baie di GNL quattro camion alla volta.

La valutazione previsionale è stata quindi effettuata considerando le emissioni acustiche del nuovo impianto a ciclo continuo e sono state prodotte tabelle contenenti i risultati puntuali su un unico scenario attribuibile, sia al periodo di riferimento diurno, che al periodo di riferimento notturno.

I risultati puntuali sono riportati in tabella da cui si evince come l’impatto delle attività sia rispettoso dei valori limiti normativi per i ricettori esaminati e per il punto di verifica nell’area protetta.

Pertanto, in base alle simulazioni acustiche eseguite, lo studio effettuato prevede il rispetto dei limiti previsti dal Piano di Classificazione Acustica del Comune di Porto Venere per l’esercizio della nuova configurazione dell’impianto.

Tale conclusione può ritenersi condivisibile, ma risulta comunque necessaria la verifica fonometrica dei livelli sonori post operam, al fine di verificare la correttezza delle valutazioni effettuate ed il rispetto dei valori limite differenziale di immissione, secondo le indicazioni della circolare ministeriale del 4 settembre 2004.

Per la fase di cantiere non sono state individuate valutazioni previsionali, ma vista la collocazione dell’area oggetto del progetto e la tipologia di lavorazioni ipotizzabili, si ritiene che possa essere ritenuto che il rumore della fase di corso d’opera possa avere impatto trascurabile, ma sia comunque necessaria una rilevazione strumentale della rumorosità del cantiere durante le fasi più rumorose, con la verifica del rispetto dei limiti di emissione, assoluti di immissione ed anche differenziale di immissione, in quanto l’attività di cantiere va considerata attività temporanea, soggetta all’applicazione anche di tale criterio ai sensi della legge quadro sull’inquinamento acustico n.447 del 26 ottobre 1995.

Si ritiene pertanto necessario porre una Condizione Ambientale per quanto riguarda la componente rumore.

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

Non si prevedono variazioni significative per la struttura ecologico-funzionale degli ecosistemi e degli habitat della circostante ZSC IT1345005 “Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto”, ma solo un aumento dei disturbi e delle emissioni a livello territoriale.

Non risulta sufficientemente considerato il problema legato al rischio di incendio forestale.

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

Quanto alle terre e rocce da scavo, non si ritiene che dalla loro gestione possano derivare impatti negativi significativi, considerato che il volume totale scavato e movimentato ammonta a soli 680 m3, volume circa di un ordine di grandezza inferiore al limite normativo fra piccoli e grandi cantieri, di cui circa un terzo con previsione di riutilizzo nello stesso cantiere, fatta salva la sussistenza dei requisiti che sarà accertata previa caratterizzazione ex DPR 120/17 di cui sono già fornite indicazioni sulle superfici interessate, punti di indagine, numerosità di campioni, analiti da determinare in confronto alle concentrazioni soglia di

contaminazione (CSC) di cui alla Tabella 1 allegato 5, al Titolo V parte Quarta del D. Lgs. n.152 del 2006, con riferimento alla colonna B per la specifica destinazione.

Quanto alle interferenze delle opere di progetto, i limitati sbancamenti non interessano aree classificate a pericolosità, per cui lo sviluppo della progettazione verificherà la necessità di locali ordinari interventi per prevenire l'eventuale innesco di fenomeni gravitativi circoscritti, nelle aree dove sono segnalati dei piccoli conoidi di detrito o conoidi di deiezione, come pure implementerà la gestione del drenaggio, raccolta, trattamento e scarico delle acque dai nuovi piazzali. Quanto alle interferenze idrauliche, gli interventi di scavo non interessano il tratto intubato del fosso Cassà dove l'autorità di bacino segnala punti di criticità preesistenti. Quanto alle acque sotterranee, la realizzazione di palancole metalliche tirantate e di pali di 1.000/1.200 mm di diametro infissi nel terreno per battitura fino alla profondità massima di 37,4 m, previsti per la realizzazione del nuovo pontile secondario, non costituiranno ostacolo al deflusso stante l'elevata permeabilità dei terreni di fondazione e la limitata estensione dell'opera. Relativamente all'infissione dei pali e alle opere del pontile secondario, preso atto dell'assenza di dragaggi, le attività di demolizione della banchina esistente e di battitura dei pali non dovrebbero interferire significativamente con l'ambiente idrico marino. I risultati della simulazione modellistica della diffusione della torbidità in relazione alla battitura dei pali per il sostegno del pontile e delle briccole di accosto a mare, considerando la composizione del sedimento come prevalentemente limosa, 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 g/m³), 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 “Rigassificatore GNL di Panigaglia - Progetto caricamento GNL su autobotti/isocontainer e rifacimento dell'esistente pontile secondario” 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	Ante e post operam
Fase	Cantiere ed Esercizio
Ambito di applicazione	Emissioni in atmosfera/qualità dell’aria
Oggetto della prescrizione	Prima della fase di cantiere, il Proponente dovrà implementare la centralina di monitoraggio Le Grazie con sistemi di monitoraggio in continuo di PM10, PM2.5 e Benzene affidandole ad ARPA Liguria e provvedendo ai costi di acquisto, funzionamento, gestione e manutenzione degli stessi.
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	Progettazione esecutiva e rilascio autorizzazioni
Ambito di applicazione	Sedimenti marini
Oggetto della prescrizione	In considerazione della previsione di un pontile di attracco realizzato tramite l’infissione di pali 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. 3	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera, post operam
Fase	Progettazione esecutiva, cantierizzazione
Ambito di applicazione	Attività di monitoraggio
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 secondario per verificare l'eventuale presenza di significative percentuali di frazioni più fini (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

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Corso d'opera e fase di esercizio
Fase	Preliminarmente all'avvio del cantiere (PMA), durante le lavorazioni più critiche ed in fase di esercizio
Ambito di applicazione	Rumore

Oggetto della prescrizione	<p>Occorrerà integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale, in coordinamento con l'ARPA Liguria, con misure acustiche in fase di cantiere per la realizzazione delle opere, durante le lavorazioni ritenute più impattanti, finalizzate anche alla determinazione dei livelli di immissione differenziale.</p> <p>Il PMA dovrà contenere anche le indicazioni delle misure mitigative che si intendono adottare in caso di superamento dei limiti di legge.</p> <p>Il Proponente dovrà inoltre fare richiesta ai comuni interessati del nullaosta alle attività temporanee di cantiere e dovrà far ricorso a macchine operatrici conformi alla Direttiva 2000/14/CE.</p> <p>Per la fase di esercizio analogamente, sempre in collaborazione con l'ARPA dovrà essere previsto un piano di monitoraggio acustico che preveda anche l'applicazione del criterio differenziale, secondo le modalità indicate dalla circolare ministeriale 4 settembre 2004.</p> <p>Il PMA dovrà anche per la fase di esercizio contenere indicazioni relative ad azioni mitigative da porre in essere in caso di accertamento dei valori limite.</p> <p>I risultati delle misurazioni di corso d'opera e di esercizio dovranno essere validati dall'ARPA Liguria.</p>
Termine per l'avvio della Verifica d'Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere ed in fase di esercizio
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	ARPA Liguria per la condivisione e la verifica del Piano di Monitoraggio Acustico con il Proponente e la validazione delle risultanze delle misure effettuate

Condizione n. 5	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni e Compensazioni
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà ideare e mettere a punto progetti esecutivi per interventi di mitigazione e compensazione, con particolare riferimento a:</p> <p>i) miglioramento incrementale e funzionale della sistemazione a verde interno al sito, ovunque possibile</p> <p>ii) Dovrà altresì, in coordinamento con l'autorità di gestione della ZSC e con le autorità competenti, progettare interventi compatibili di prevenzione antincendio boschivo con particolare attenzione agli eventi estremi possibili nelle zone di interfaccia urbano-forestale vicini al sito.</p>
Termine per l'avvio della Verifica d'Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere

ID VIP 5069- Rigassificatore GNL di Panigaglia - Progetto caricamento GNL su autobotti/isocontainer e rifacimento dell'esistente pontile secondario – Proponente: GNL Italia S.p.A.

Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Regione Liguria per la verifica della compatibilità degli interventi

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla