REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE

SETTORE: VIA

RIUNIONE DEL: 26 giugno 2015	Ora Inizio: 10:15	Ora Fine: 12:15
LUOGO: Regione Liguria, Via D'Annunzio, 111		

Oggetto/Ordine del giorno: Conferenza istruttoria con i soggetti competenti in materia ambientale – scoping ex art. 8 l.r. n. 32/2012 sullo schema del nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova

Presenti	Ente/società	Riferimenti e-mail	Firma
Anna Maria Daneri	Comune di Genova	adaneri@comune.genova.it	
Anna Iole Corsi	Comune di Genova	acorsi@comune.genova.it	
Alessandro Conte	Città Metropolitana	ufficio.rumore@cittametropolitana.genova.it	
Guido Paliaga	Consulente AP	gpaliaga@gmail.com	
Paola Giampietri	AP GE	p.giampietri@porto.genova.it	
Beatrice Moretti	AP GE	beatrice_moretti@yahoo.it	
Luana Lapini	RL Pianificazione		
Silvia Capurro	Comune di Genova	silviacapurro@comune.genova.it	
Antonella Traverso	SAR – MIBACT	antonella.traverso@beniculturali.it	
Patrizia Costi	RL Aria		
Susanna Feltri	Città Metropolitana	susanna.feltri@cittametropolitana.genova.it	
Agostino Benvenuto	Consulente	associati@studiobenvenuto.com	
Giuseppe Canepa	AP GE	g.canepa@porto.genova.it	
Marco Sanguineri	AP GE	m.sanguineri@porto.genova.it	
Nicoletta Poleggi	Comune di Genova	npoleggi@comune.genova.it	
Paola Solari	RL VIA		
Nicola Poggi	RL VIA		

Solari introduce l'incontro ricordando che si tratta della conferenza istruttoria prevista dalla l.r. n. 32/2012 – art. 8 - nell'ambito della fase di consultazione/scoping preliminare alla VAS vera e propria. Si tratta di una fase collaborativa nella quale il proponente può derivare dal confronto

con i soggetti competenti indicazioni utili a sviluppare sia lo schema di piano che il relativo Rapporto Ambientale – RA - nel modo più completo ed efficace.
Ricorda inoltre che è facoltà dell'Autorità Portuale scegliere di sviluppare il proprio Piano in senso strategico, sottendendo modalità attuative di maggior dettaglio, entrando quindi nel campo di applicazione della normativa regionale in materia di VAS. Diversamente, l'attribuzione di contenuti di maggior dettaglio, alla luce di quanto previsto dalla l. n. 84/94, avrebbe implicato l'assoggettamento a VIA nazionale.

Sanguineri passa quindi ad illustrare le principali scelte ed alternative strategiche dello schema per il nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova. Sintetizza l'iter approvativo e riferisce il cambiamento sopravvenuto nel quadro economico di riferimento, che sposta l'attenzione verso le navi di grande stazza e richiede adeguamenti infrastrutturali sia al fine di recuperare più ampi specchi acquei di manovra, sia al fine di sviluppare adeguate linee di accosto. Il tema è riferito non solo ai grandi terminal contenitori ma si sviluppa anche a "cascata" sull'intero porto.
Riferisce inoltre di un importante limite che condiziona lo sviluppo del porto, vale a dire il tetto aereo imposto dall'ENAC. Sulla base degli studi acquisiti da ENAV risultano installabili gru idonee alla gestione delle navi di nuova generazione presso Calata Bettolo e gli ultimi 800 metri a ponente del terminal di Prà. Circa le prospettive future gli studi evidenziano nel bacino di ponente di Prà la possibilità di ulteriori sviluppi dedicati alle grandi navi.
Descrive inoltre le principali:

- ipotesi di adeguamento strutturale; della diga foranea di Sampierdarena, con ampliamento del varco di accesso e spostamento al largo della diga stessa, per consentire l'accesso e l'accosto della grandi navi; di potenziamento del terminal di Prà verso ponente, con allargamento a mare della diga foranea, continuazione del canale di calma e continuità della passeggiata fronte cittadino;
- ipotesi di collocazione dei depositi chimici oggi in ambito urbano (Superba e Carmagnani) dentro l'ambito portuale e previsione di depositi di GNL, utilizzato ad oggi come combustibile alternativo delle navi, accanto al cold ironing per le navi in sosta;
- ipotesi di tombamento: il tombamento dello specchio acqueo del Duca degli Abruzzi è previsto nell'ambito di un più ampio progetto di razionalizzazione del distretto delle riparazioni navali, che ne prevede una concentrazione presso i bacini di riparazione, a fronte della ricollocazione dei circoli nautici sportivi ad oggi presenti in quelle aree, della creazione di percorsi urbani di connessione tra Fiera e Porto Antico, di nuovi affacci a mare e della progressiva riqualificazione delle aree di cerniera di Calata Gadda e Boccardo; l'ipotesi di tombamento dei denti di Sampierdarena, lasciata alla scelta degli operatori, sulla base delle esigenze d'azienda e del mercato, è realizzabile solo a seguito di spostamento a mare della diga;
- ipotesi di riorganizzazione/ricollocamento del Porto Petroli: l'opzione base consiste nella contrazione degli attracchi a terra, conseguente anche al ribaltamento a mare di Fincantieri, e lo spostamento off shore di parte dell'attività. Un'alternativa a livello di piano comporterebbe la ricollocazione in corrispondenza della nuova diga foranea di Sampierdarena.

Solari rileva come di tutte le ipotesi alternative vadano considerate le possibili implicazioni ambientali, con riferimento anche all'attuazione per fasi successive; con riferimento ai tombamenti di Sampierdarena, occorre almeno stimare gli effetti ambientali delle ipotesi di massima (nessun riempimento; riempimento di tutti i bacini).
Canepa ricorda che grazie all'SGA di cui Autorità Portuale è dotata da alcuni anni sono disponibili numerosi dati sulle principali dinamiche ambientali che caratterizzano l'area di competenza.
Paliaga passa quindi ad illustrare le considerazioni ambientali preliminari, mostrando il quadro delle conoscenze fin qui acquisite, ed accenna alla metodologia che si intende seguire nello sviluppare la stima degli impatti derivanti dai possibili assetti di piano.

Emerge immediatamente la necessità di fare riferimento, sia per le conoscenze che gli obiettivi, ai nuovi PTA e PEARL.
Sanguineri informa anche del fatto che è stato dato un incarico a NOMISMA per un nuovo studio socio-economico del comparto portuale (i dati precedenti risalgono a fonti CENSIS del 2001), che si presume sarà pronto a fine anno.
Comunica inoltre che è stato recentemente presentato il RISP (equivalente del RIR in area portuale), che si riferisce allo stato attuale, come precisa Benvenuto.
A domanda Sanguineri chiarisce che in realtà la proposta di Piano Regolatore Portuale contiene anche gli esiti di uno specifico studio volto a verificare la fattibilità delle ipotesi di collocazione di depositi chimici e di GNL in ambito portuale, oltre alla ricollocazione del Porto Petroli. Informa inoltre che il criterio è stato quello di far si che le curve di danno non uscissero dall'ambito portuale. Il RISP sarà approvato prima del nuovo PRP.
Feltri e Capurro sottolineano la necessità che ne venga comunque verificata la coerenza con le previsioni urbane del PUC e con il relativo RIR.

Costi sottolinea la necessità che per il comparto Aria sia approfondita anche la questione degli ossidi di azoto, in particolare dell'NO2, a seguito di specifica segnalazione della Commissione Europea, in termini di contributo derivante dalle attività portuali al quadro emissivo e allo stato di qualità dell'aria. Dai dati di monitoraggio della qualità dell'aria della Città Metropolitana di Genova, risulta infatti che tale inquinante continua a presentare valori superiori ai limiti e pertanto, ai sensi della norma, è necessario intervenire per riportare le concentrazioni entro i limiti nel più breve tempo possibile. Occorre che le simulazioni siano sviluppate non solo con riferimento al quadro emissivo e alla sua evoluzione, ma anche agli scenari di qualità dell'aria che ne derivano. Ciò anche per comprendere l'efficacia delle misure previste per l'abbattimento delle emissioni portuali (cold ironing, uso del GNL), nel corso delle varie fasi progettuali previste.

A richiesta di dettagli da parte di Solari, Sanguineri specifica che per il VTE di Pra esiste già un progetto definitivo approvato in merito al cold ironing, e la relativa gara dovrebbe essere promossa entro l'anno. Il finanziamento ministeriale relativo alle riparazioni navali sta procedendo, e dovrebbe portare ai primi risultati entro un anno e mezzo. Ancora da fare il progetto per calata Bettolo (MSC).

Capurro sottolinea la sensibilità del tema relativo al rischio idraulico, e la necessità di trattarlo con livello di attenzione e dettaglio adeguato.
Segnala inoltre l'opportunità di approfondire i rapporti con l'ambito urbano per quanto riguarda le previsioni infrastrutturali, in particolare ferroviarie, e la conseguente necessità di aree logistiche.
Chiede inoltre chiarimenti sulle ipotesi di collegamento viario di levante, specificando che un'ipotesi di collegamento con il casello di Genova Est non è coerente con le previsioni a livello urbano.

Conte segnala la significatività, dal punto di vista acustico, anche dell'area del Porto Petroli e del Terminal traghetti. Informa che sono disponibili dati in proposito, presso la Città Metropolitana. Richiede alcuni approfondimenti nelle simulazioni, che sono meglio specificati nel contributo che metterà a disposizione. Concorda sul fatto di utilizzare come riferimento i limiti di classe della zonizzazione comunale, non essendo ancora disponibili indicazioni normative specifiche per gli ambiti portuali.

Traverso, data la previsione di dragaggi, suggerisce di produrre un documento generale che caratterizzi i vari livelli di rischio archeologico a scala dell'intera area portuale, così da poter semplificare l'iter approvativo delle singole opere pubbliche, quando collocate in aree di non particolare significatività.
Corsi chiede se viene confermata la previsione del tunnel sub portuale: Sanguineri si limita a confermare che l'eventuale previsione non è in contrasto con l'assetto portuale prefigurato.

Occorre tuttavia ristudiare l'accesso da ponente, viste le modifiche sopravvenute al nodo di San Benigno, e prefigurare uno spostamento oltre il mercato del pesce a levante.
Corsi chiede anche se è previsto il cambiamento di giurisdizione su alcune aree.
Sanguineri conferma che il nuovo PRP agirà esclusivamente su aree portuali. Solo l'ipotesi di Cornigliano si colloca su aree non demaniali, comunque cedute dalla Regione all'Autorità Portuale. Non vi sono quindi ipotesi di sdemanializzazione; quella legata a Lungomare Canepa è in corso.
Daneri riferisce la necessità di approfondire i dati e le simulazioni di traffico sui varchi portuali. Nel proprio contributo fornirà ulteriori dettagli.
Lapini ricorda di specificare nell'ambito dello stato di attuazione del vigente PRP cosa accade della variante relativa all'ampliamento del terminal di Voltri.

Solari chiede ai soggetti competenti di far pervenire i propri contributi entro il 20 luglio, così da poter concludere la fase di scoping, trasmettendone gli esiti all'Autorità Portuale, entro la fine del mese di luglio.

ALLEGATO AL VERBALE DELLA CONFERENZA ISTRUTTORIA DEL 26 GIUGNO 2015 – ESPLICITAZIONE ASPETTI CONCERNENTI LA QUALITÀ DELL'ARIA E L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO

I porti costituiscono una sorgente di emissione di inquinanti in aria significativa per l'agglomerato di Genova, come emerge dall'inventario regionale delle emissioni in atmosfera 2011, che ha previsto, per i porti, uno specifico studio di approfondimento, i cui risultati sono stati comunicati all'Autorità Portuale di Genova che lo ha allegato al Rapporto preliminare del Piano Regolatore Portuale.
Con riferimento agli inquinanti principali, il porto costituisce, per l'agglomerato di Genova, la principale sorgente di emissione di NO2 (61% circa), PM, SOX e la seconda sorgente di emissione di CO.
I porti forniscono anche un contributo significativo alle emissioni di CO2 stimate dall'inventario per l'agglomerato di Genova (19% circa).

I dati di qualità dell'aria ambiente dell'Agglomerato di Genova, registrati dalle centraline di monitoraggio della provincia di Genova, mostrano, a partire dal 2010 sino ad oggi, superamenti dei limiti di qualità dell'aria per alcuni inquinanti.

Si segnala in particolare che le concentrazioni di NO2 hanno superato il limite per la protezione della salute in maniera continuativa a partire dal 2010, anno in cui suddetto limite avrebbero dovuto essere rispettato. Inoltre le concentrazioni di PM10 che erano critiche in passato, negli ultimi anni sono risultate inferiori ai limiti normativi, ma si segnala la tendenza all'aumento registrata nell'ultimo anno ed il rischio di superamento dei limiti per la protezione della salute. Critiche risultano anche le concentrazioni di Ozono registrate dalle stazioni collocate fuori dal centro abitato, essendo l'ozono un inquinante secondario che raggiunge valori più elevati nelle postazioni di fondo.

Nel RP non vengono analizzati i dati di qualità dell'aria e non vengono messe in evidenza le sopracitate criticità, ma è stata allegata al RP una relazione della Provincia di Genova sul monitoraggio della qualità dell'aria relativa al 2012.

La qualità dell'aria ambiente risulta una componente che deve essere attentamente analizzata e valutata nell'ambito del Rapporto Ambientale del PRP di Genova tramite i più aggiornati dati di monitoraggio pubblici disponibili che possono essere integrati, ove necessario per garantire un adeguato livello di dettaglio delle informazioni, da

campagne di monitoraggio ad hoc da concordare con ARPAL e Città Metropolitana di Genova, al fine caratterizzare le aree maggiormente interessate dalla ricaduta delle emissioni e per il monitoraggio dell'efficacia delle misure messe in atto.

Si ritiene necessario che nell'elenco delle tutele e vincoli presente nel RA venga considerata la qualità dell'aria, dato l'obbligo di raggiungere, nel più breve tempo possibile, i limiti per la protezione della salute fissati dalla norma per NO2 e, per quegli inquinanti per i quali i limiti non sono superati, la necessità di mantenere i valori entro i limiti.

Il RP del PRP prevede di stimare in termini quantitativi l'impatto delle diverse scelte per confronto con il quadro emissivo delineato dallo studio regionale che rappresenta lo stato di fatto delle emissioni dal porto al 2011.

Si ritiene necessario che le stime contenute nel RA del PRP consentano di valutare la compatibilità delle previsioni del piano rispetto agli obiettivi di qualità dell'aria ambiente fissati dalla norma. In particolare, è necessario che il RA metta in evidenza il contributo che l'attuazione del PRP può fornire al miglioramento della qualità dell'aria e pertanto in quale modo, in quale misura e con che tempi il PRP concorre all'obiettivo stabilito dalla norma europea e nazionale di riportare i valori di NO2, nel più breve tempo possibile, entro i limiti normativi e di ridurre il rischio di superamento di altri inquinanti con particolare riferimento alle PM10.

Si ritiene a tal fine necessario che vengano fornite e analizzate informazioni relative agli scenari futuri, non solo emissivi, ma anche relativi allo stato della qualità dell'aria in assenza di PRP di Genova e in conseguenza all'attuazione PRP di Genova e delle previste misure di mitigazione entro tempistiche stabilite.

Nel RP si prevede di perseguire gli obiettivi di tutela mediante l'elettrificazione delle banchine dell'area contenitori e dell'area delle riparazioni navali e mediante sviluppo dell'utilizzo del GNL quale carburante per le navi. Viene indicato quale ulteriore elemento di progressivo miglioramento lo sviluppo della modalità ferroviaria.

Si fa osservare che l'utilizzo del GNL consente di ridurre in maniera efficace emissioni di Polveri SO2 metalli dai motori che ne fanno utilizzo al posto dei combustibili tradizionali ma non si può prevedere un abbattimento efficace delle emissioni di NO2 che sono emesse in misura preponderante dalle navi in stazionamento.

Si ritiene opportuno vengano valutate ulteriori misure di mitigazione che consentano di compensare l'aumento del traffico marittimo e contribuire agli obiettivi di miglioramento della QA anche con riferimento alle altre banchine portuali.

Si ritiene opportuno che tra gli aspetti ambientali da sviluppare nel RA vi siano anche le emissioni in atmosfera climalteranti.

ALLEGATO AL VERBALE DELLA CONFERENZA ISTRUTTORIA DEL 26 GIUGNO 2015 – ESPLICITAZIONE ASPETTI CONCERNENTI RISCHIO INDUSTRIALE E RUMORE

Nel Rapporto Preliminare Ambientale:

Al paragrafo 4.1.5. - Fattori di rischio , alla voce "Bonifiche e rischio industriale":

integrare con richiamo al D.Lgs n. 105 del 26/06/2015, pubblicato nella G.U. n. 161 del 14/07/2015, Serie Generale, che non prevede, a differenza del D.Lgs 334/1998, la competenza dell'Autorità Portuale nell'emanazione del RISP.

Al paragrafo 4.1.8. - Inquinanti fisici, alla voce "Inquinamento acustico" si dichiara che l'area portuale, in quanto tale, non è soggetta alla normativa sulle emissioni acustiche e che per tale ragione, nella zonizzazione del Comune di Genova, è classificata nella classe VI, dedicata alle attività industriali.

Si fa osservare, invece, che, in ogni caso, ai sensi dell'all'art. 4 del DPCM 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", non si applicano alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture marittime soltanto i valori limite differenziali di immissione, a prescindere dal fatto che gli stessi limiti non si debbano applicare alle sorgenti acustiche ricadenti nella classe VI della zonizzazione acustica.

PSE - PG/2015/0138393 31/07/2015

Città Metropolitana di Genova
Direzione Ambiente, Ambiti Naturali e Trasporti
Ufficio Pianificazione e Sviluppo Sostenibile

Prot. n. 63711 / 2015

Allegati

Genova, 24 luglio 2015

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
5-08-2015
PROT. N. .....
ASSEGNATO A VAS
IN DATA 5-8-2015 IL DIRIGENTE

A: REGIONE LIGURIA

Ufficio Valutazione di Impatto Ambientale

Pec :

protocollo@pec.regione.liguria.it

Oggetto: **Nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova – Consultazione / scoping nell'ambito della VAS ex art. 8 L.R. n. 32/2012.** Contributo istruttorio.

Con riferimento alla nota prot. PG/2015/0088832 del 13/05/2015 con la quale il Settore Valutazione Impatto Ambientale della Regione Liguria - Dipartimento ambiente, ha dato avvio alla fase di consultazione / scoping relativa al progetto del nuovo Piano Regolatore Portuale - PRP (Deliberazione del Comitato n. 20 del 26 marzo 2015), avuto riguardo agli elaborati pubblicati :

- Rapporto Preliminare Ambientale;
- Documento di Piano;
- Tavole: 01 - Scenario zero, 02 – Schema di Piano, 03 – Alternativa di piano;
- Allegati: Acque superficiali, sotterranee e ciclo idrico integrato - Aria e fattori climatici, mobilità, Suolo e sottosuolo - Energia – Rifiuti – Certificazione - Cartografie : 1. Caratteri fisici del territorio, 2. Biodiversità, 3. Fattori di rischio, 4. Zonizzazione acustica e sorgenti di campo elettromagnetico, 5. Vincoli, 6. Stato dei corpi idrici e ciclo idrico integrato, 7. Riqualificazione urbana, 8. Rigenerazione urbana;

si rappresenta quanto segue.

Per quanto concerne gli aspetti inerenti la **pianificazione di territoriale** occorre in primo luogo rimarcare che la "Città Metropolitana di Genova" dal 1 gennaio 2015 è subentrata alla Provincia di Genova, mantenendo le competenze dell'ente provinciale ed acquisendo nuove competenze in materia di pianificazione generale e strategica, come indicato nella Legge 56/2014 (c.d. "legge Delrio").

Attualmente sono in corso di formazione il nuovo Piano Territoriale Generale ed il Piano strategico, ed in questa fase transitoria, come previsto all'art. 79 bis della L.R. 11/2015 che modifica la legge urbanistica regionale 36/1997, la Città Metropolitana continua ad avvalersi del piano provinciale (PTC 2002), aggiornato con successive varianti, fra le quali la Variante 2014 "Sistemi Territoriali Strategici", adottata con D.C.P. n.40 del 30/12/2013, attualmente giunta alle fasi conclusive della VAS ed alla successiva definitiva approvazione.

Il tema del rapporto tra la *pianificazione portuale* e la *pianificazione territoriale dell'area metropolitana di Genova* è stato affrontato nella "Variante 2014", che individua tra i temi strategici, in particolare, il "Corridoio appenninico centrale", che si pone l'obiettivo di integrare la componente infrastrutturale, logistica e produttiva del corridoio appenninico, con quella ambientale, paesistica,

urbanistica, ai fini dello sviluppo dei territori lungo l'asse Polcevera/Scrivia, in termini di positive ricadute sul sistema insediativo e dei servizi.

Tra le strategie del sistema "Corridoio appenninico centrale" si evidenzia il tema del complesso rapporto tra la città e il porto, che il progetto di PRP sviluppa attraverso opzioni e scelte strategiche di ampio respiro, ad esempio individuando scenari innovativi per la riorganizzazione delle Aree di Levante ("Progetto Blue Print").

L'Autorità portuale ha partecipato attivamente alla fase di scoping della "Variante 2014" fornendo, con la nota n.54537 del 30/05/2014, contributi e precisazioni puntuali inerenti sia il rapporto tra la pianificazione di area vasta e la pianificazione di settore del Porto, sia le strategie del già richiamato sistema territoriale strategico del "Corridoio appenninico centrale"; tali indicazioni saranno accolte ed integrate nella versione definitiva della Variante stessa.

La formazione del nuovo Piano territoriale metropolitano (PTGcm), previsto dalla Legge 56/2014, è stata avviata con la elaborazione di specifiche "Linee guida", approvate con Delibera del Consiglio metropolitano n.14 del 22/04/2015 e recentemente sottoposte alla discussione ed al confronto con le Amministrazioni comunali, gli Enti e le associazioni di categoria. Le Linee guida riconoscono nel porto di Genova una componente fondamentale e trainante per rafforzare il ruolo della città metropolitana di Genova come "porta dell'Europa", all'interno di una più ampia rete delle città metropolitane italiane e delle grandi città europee.

Per quanto sopra esposto ed in ragione del ruolo di "motori per lo sviluppo" a scala nazionale assegnato alle città metropolitane, si ritiene pertanto opportuno che nella stesura finale del Rapporto Ambientale del PRP sia considerato, all'interno del quadro programmatico, il rapporto con il PTGcm ed il Piano strategico della Città metropolitana di prossima formazione, attualmente sviluppati come "linee guida".

Con riferimento alla Variante al PTC provinciale concernente i criteri per il controllo dell'urbanizzazione nelle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, approvata con D.C.P. n.39/2008, in adeguamento alla disciplina del D.M. 9 maggio 2001, si rileva che, dall'esame del rapporto ambientale preliminare e del Documento di Piano, il tema del rischio industriale connesso alla presenza di impianti a rischio di incidente rilevante risulta affrontato in termini piuttosto generici, rinviando l'approfondimento del tema nell'ambito del "Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale" (RISP) previsto all'art. 4 del D.M. 293/2001, che viene dichiarato in via di adozione da parte dell'Autorità portuale (nota: è stata avviata la procedura di Conferenza di servizi ex L. 241/90)

Nel Rapporto ambientale preliminare del PRP viene annoverata tra i diversi "fattori di rischio" ambientale la presenza all'interno dell'area demaniale di n.6 siti, sulla base dell'inventario nazionale degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti ai sensi dell'art.15, comma 4 del D.Lgs. 17 Agosto 1999 n. 334 e s.m.i. (Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare e ISPRA – aggiornamento II° semestre 2014). Si segnala peraltro che l'individuazione cartografica dei siti all'interno dell'allegato al Rapporto ambientale n. 3 "Fattori di rischio", indica soltanto due localizzazioni per la categoria "Stabilimenti a rischio di incidente rilevante".

All'interno dello stesso Rapporto viene inoltre affermato che gli eventuali effetti sugli elementi territoriali e ambientali vulnerabili presenti all'intorno degli stessi impianti a rischio possono essere mitigati grazie alla pianificazione degli interventi in caso di incidente e alla dislocazione di tali impianti; gli obiettivi di tutela connessi a tali fattori di rischio sono espressi in termini piuttosto generici: *la mitigazione delle criticità che derivano dalla presenza di impianti a rischio di incidente è uno degli obiettivi che la pianificazione intende perseguire tramite l'allontanamento di questi dall'area urbana e la riorganizzazione di spazi e strutture. La prevista chiusura della centrale ENEL rappresenta un elemento di mitigazione del livello di rischio industriale.*

Si ritiene necessario che, nella formazione del Rapporto Ambientale, siano individuati quantomeno gli obiettivi essenziali, lo schema di norme e di vincoli ambientali correlati alla presenza degli impianti a rischio di incidente rilevante, e che sia soprattutto dato riscontro della coerenza fra PRP e l'elaborato tecnico RISP, dovendosi qui evidenziare l'opportunità di sviluppare

in modo contestuale ed integrato il RISP con il PRP, come previsto dall'art.5 comma 5 L.84/1994 e dall'art. 5 comma 9 del già citato D.M. 293/2001.

Nel Rapporto Ambientale dovranno, altresì, essere opportunamente considerate le risultanze dell'elaborato RIR del Piano Urbanistico Comunale di Genova, al fine di correlare ed integrare obiettivi e norme dei due documenti RISP E RIR, nell'ottica della semplificazione e non sovrapposizione delle competenze.

Infine, avuto riguardo alle indicazioni contenute nel progetto di *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (2015)* si evidenzia l'esigenza di verificare nelle fasi successive di sviluppo del Documento di PRP la coerenza dei suoi contenuti in rapporto alla proposta di riassetto complessivo del sistema portuale a scala nazionale, in particolare con riferimento alla riorganizzazione ed accorpamento delle Autorità portuali.

Seguono alcune valutazioni relative al comparto **"rumore ambientale":**

– La documentazione presentata per l'impatto acustico è carente per i seguenti motivi principali:

a) manca di approfondimenti quantitativi a supporto dell'analisi dell'impatto acustico sull'ambiente abitato prossimo alle infrastrutture portuali;

b) evidenzia esclusivamente le aree in prossimità del VTE e delle riparazioni navali, trascurando altre zone abitate a ridosso delle infrastrutture portuali (ad esempio Multedo e il Porto Petroli, la zona "Di Negro" e il Terminal Traghetti);

c) non prende in considerazione i dati di letteratura, relativi a studi acustici recenti, sulla rumorosità ambientale nelle aree prossime alle infrastrutture del porto di Genova.

– **Si chiede pertanto che la documentazione già presentata venga integrata** con:

1. Analisi dei dati acustici di letteratura (ad esempio sono disponibili on line sul sito www.sportellorumoreambientale.it diversi articoli presentati a varie edizioni della Giornata di Studio sull'Acustica Ambientale). A questo proposito si rammenta che la Città Metropolitana di Genova ha realizzato, a partire dal 2008, diversi monitoraggi sistematici nelle zone prospicienti sia il VTE sia il Porto Petroli ed è disponibile a fornire le relazioni conclusive sui dati monitorati (alcune delle quali, peraltro, già condivise con Autorità Portuale in ambito di tavolo tecnico da essa costituito sul rumore portuale).
2. Valutazione, tramite rilievi fonometrici e simulazioni numeriche, dell'impatto acustico portuale sull'abitato almeno per le zone prossime (includendo anche le aree collinari, meno vicine ma spesso più esposte di quelle immediatamente prospicienti) alle seguenti infrastrutture portuali: VTE, Porto Petroli, Terminal Traghetti, Riparazioni navali.
3. Le elaborazioni di cui al punto precedente dovranno considerare la rumorosità non solo come Leq ponderato A globale ma anche in termini di componenti spettrali in ponderazione lineare, con particolare attenzione alle ore notturne. Dovranno essere individuate possibili bande di frequenza eventualmente critiche e dovrà essere stimata l'incertezza dei valori ottenuti (come riferimento: UNI/TR 11326 e UNI CEI ENV 13005). Per il modello numerico dovrà essere anche eseguita, per quanto possibile, una calibrazione dello stesso (riferimento: UNI 11143-1).
4. Poiché al momento è ancora assente la normativa specifica relativa all'inquinamento acustico di origine portuale, quali valori di riferimento per l'ambiente esterno saranno considerati i valori limite assoluti di immissione ed emissione e di qualità stabiliti con la classificazione acustica comunale (vigente nelle zone abitate interessate). In via cautelativa, inoltre, dovrà essere stimata quantitativamente l'alterazione della rumorosità di fondo notturna, causata dagli impianti funzionanti in modo sostanzialmente continuativo (motori, gruppi elettrogeni, sistemi di pompaggio, etc.).

Per quanto riguarda la **componente ambientale aria**, il rapporto preliminare si limita a riportare alcuni dati del progetto APICE (2010-2013), progetto che si è svolto nel periodo 2011-2013. Il risultato principale del progetto Apice è quello di avere messo a punto una catena modellistica utile per eseguire il "source apportionement" delle emissioni di origine portuale e per valutare gli scenari di sviluppo del porto.

Si sottolinea come nel rapporto ambientale ci sono alcuni refusi relativi alla presentazione dei dati del progetto APICE (si parla di tabella 1, che non è riportata, si riportano erroneamente il livelli di emissione al posto dei livelli di concentrazione).

Il rapporto in esame risulta soprattutto carente per due aspetti che si ritiene importante valutare e approfondire in fase di Rapporto Ambientale:.

- Non tiene in considerazione il fatto che nella città di Genova è attiva una rete di rilevamento della qualità dell'aria , con postazioni ubicate tra l'alto a Multedo, in via Buozzi e in corso Firenze, quindi in posizione particolarmente utile per misurare le ricadute delle attività portuali sulla città.
- Non tiene conto della valutazione delle emissioni dei porti che la Regione Liguria ha appena realizzato insieme al nuovo inventario delle emissioni, valutazioni che a parere della scrivente andrebbero integrati con i risultati del progetto APICE

Distinti saluti.

Il Direttore
Dott. Paolo Sinisi

PE - PG/2015/136096-28/7/2015

COMUNE DI GENOVA

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
4-08-2015
PROT. N. .....
ASSEGNATO A .....
IN DATA .....
IL DIRIGENTE

Prot. n. 240028 /VIA

Addì 27 LUG. 2015

OGGETTO: Nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova – consultazione – scoping nell'ambito della VAS ex art. 8 L.R. 32/2012

Alla Regione Liguria
Dipartimento Ambiente
Settore Valutazione Impatto Ambientale

In relazione al Nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova, si trasmettono in allegato i pareri rilasciati dalla Direzione Mobilità, dalla Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti e dalla Mediterranea delle Acque e si formulano di seguito le osservazioni sugli aspetti di competenza ambientale.

In via preliminare si rileva una complessiva insufficienza di dati puntuali, relativamente alle componenti ambientali prese in esame, che non consentano di valutare, se non in maniera generica, lo stato attuale e gli impatti legati ai vari scenari delineati .

ATTIVITA' A RISCHIO

Stante la delicatezza della tematica e la previsione di localizzazione di stabilimenti a rischio di incidente rilevante in area portuale, si ritiene indispensabile sviluppare l'analisi degli scenari incidentali derivanti dalle varie ipotesi di localizzazione delle attività, stimando gli effetti degli eventi incidentali individuati e rappresentandone graficamente le relative curve di danno e descrivendo le misure che si intendono porre in atto per ridurre l'estensione delle curve di danno qualora le stesse travalicassero i confini dell'area portuale ricadendo in territorio cittadino.

ARIA

Il Comune di Genova è stato classificato dalla Regione Liguria come "ZONA 1 – Agglomerato", ossia come zona maggiormente critica, entro la quale si verificano superamenti, per alcuni inquinanti (PM 10 ed NO2), dei limiti individuati dal D.lgs 155/2010, e le emissioni più rilevanti sono causate da sorgenti di natura sia produttiva sia antropica quali traffico e riscaldamento domestico. L'Amministrazione Comunale già dal 2006 ha varato una serie di misure, volte al risanamento della qualità dell'aria, in attuazione alle disposizioni comunitarie, nazionali e regionali. Anche grazie a tali misure si è registrato negli ultimi anni un trend di miglioramento per quanto concerne l'inquinante PM10 che non ha più superato le 35 giornate limite anche se nel 2015 siamo vicini al superamento del suddetto limite. Permane una forte criticità connessa all' inquinante NO2 non presenta invece tendenze al miglioramento. L'inventario regionale delle emissioni individua l'attività portuale quale componente prevalente nel superamento dei limiti. Come noto sul mancato rispetto dei livelli di biossido di azoto è stata aperta contro l'Italia una procedura di infrazione. Alla luce di quanto sopra esposto, si richiedono approfondimenti circa la stima relativa all'inquinate NO2 in quanto il progetto APICE riguardava esclusivamente l'inquinante PM10. Si richiede altresì di dettagliare le misure di contenimento previste (elettrificazione ecc.)

GENOVA
MORE THAN THIS
Comune di Genova | Area Tecnica | Direzione Ambiente Igiene | Settore Ambiente
| U.O.C. Aria Acqua Industrie Impianti – Via di Francia 1 | 16149 Genova |
Tel. 0105573211 | Fax 0105573197 | e-mail: adaneri@comune.genova.it |

COMUNE DI GENOVA

RUMORE

Il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 194 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale", che recepisce la Direttiva Europea 2002/49/CE, impone di redigere per gli agglomerati urbani con più di 250.000 abitanti una mappatura acustica strategica. Tale azione ha lo scopo di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione della popolazione residente al rumore ambientale.
In relazione ai risultati conseguiti, l'autorità individuata dalla Regione o dalla Provincia autonoma elabora e trasmette all'Ente territoriale competente, per ogni ambito temporale di studio, i piani di azione e le sintesi di cui all'allegato 6 del D. Lgs. 194/05. I piani d'azione previsti ai commi 1 e 3 recepiscono i piani comunali di risanamento acustico ed i piani regionali triennali di intervento per la bonifica dall'inquinamento acustico adottati ai sensi degli articoli 3, comma 1, lettera i), 10, comma 5, 7 e 4, comma 2, della Legge 26 ottobre 1995, n. 447.
Per ottemperare a tali obblighi il Comune di Genova ha affidato alla società Ingenia S.r.l., spin off dell'Università degli studi di Genova, l'incarico di effettuare la mappatura acustica riferita alle aree portuali di Prà – Palmaro (Voltri Terminal Europa) e al Bacino Storico nelle aree afferenti i cantieri delle riparazioni navali.
Il citato spin off ha eseguito la mappatura acustica lungo l'arco costiero genovese, considerando quali principali sorgenti sonore le aree portuali di Prà – Palmaro e del Bacino Storico in cui trovano collocazione i cantieri delle riparazioni navali. E' stata quindi sviluppata la mappatura acustica partendo dall'area del Voltri Terminal Europa nella zona di Prà. Analogamente si è proceduto per le aree del Bacino Storico, dal quartiere di Genova Foce a quello dell'Expo, operando in una zona caratterizzata da edifici anche e soprattutto residenziali.
Si evidenzia, altresì, che la Mappatura Acustica Strategica non consiste nella valutazione di situazioni di esposizione puntuale al rumore, quanto piuttosto quella di definire, in termini strategici e generali, quale sia il grado di inquinamento acustico di un'area rispetto alle diverse sorgenti di rumore presenti in un certo ambito urbano. Alla luce di quanto sopra la documentazione risulta carente sia dal punto di vista pianificatorio sia da quello analitico. In particolare:

Studi pianificatori

Si ritiene che il Piano Regolatore Portuale debba contenere la previsione di una necessaria pianificazione acustica del territorio, che illustri dettagliatamente un Piano di Azione mirato all'abbattimento della rumorosità che il Porto di Genova immette nel territorio comunale, non limitando le azioni al rumore prodotto dalle attività portuali, ma nella considerazione che anche la singola nave costituisce una importante sorgente sonora. Sulla base di queste prime analisi dovranno essere definite e opportunamente quantificate le politiche ambientali accennate negli atti in trattazione per la riduzione dell'impatto acustico nel territorio cittadino circostante e definite azioni per il controllo del rumore.

Studi analitici

Si condividono i punti già richiesti e specificati dai competenti Uffici della Città Metropolitana, che rappresentano la base di quanto di seguito richiesto:
1. Analisi dei dati acustici di letteratura (oltre a quelli derivanti dalle rilevazioni acustiche della Città Metropolitana, esistono misure fonometriche effettuare dal Comune di Genova (P.M. Reparto Ambiente) e dall'A.R.P.A.L. oltre allo studio relativo alle mappature acustiche strategiche effettuate dal Comune di Genova per quanto attiene all'apporto relativo alla rumorosità prodotta dalle navi, occorre ampliare la ricerca ai risultati ottenuti dall'Università di Genova nell'ambito dei vari progetti europei da questa sostenuti);

Comune di Genova | Area Tecnica | Direzione Ambiente Igiene | Settore Ambiente
| U.O.C. Aria Acqua Industrie Impianti – Via di Francia 1 | 16149 Genova |
Tel. 0105573211 | Fax 0105573197 | e-mail: adaneri@comune.genova.it |

2. Valutazione, tramite rilievi fonometrici e simulazioni numeriche, dell'impatto acustico portuale sull'abitato almeno per le zone prossime (includendo anche le aree collinari, meno vicine ma spesso più esposte di quelle immediatamente prospicienti) alle seguenti infrastrutture portuali: VTE, Porto Petroli, Terminal Traghetti, Riparazioni navali. Infatti si ritiene necessario che in questa sede siano studiate tutte le sorgenti sonore potenzialmente disturbanti e non solo quelle di maggiore portata. La stessa modellizzazione dovrà essere utilizzata per verificare l'efficacia delle azioni migliorative che saranno proposte nell'ambito della pianificazione acustica;
3. Le elaborazioni di cui al punto precedente dovranno considerare la rumorosità non solo come Leq ponderato A globale ma anche in termini di componenti spettrali in ponderazione lineare, con particolare attenzione alle ore notturne. Dovranno essere individuate possibili bande di frequenza eventualmente critiche e dovrà essere stimata l'incertezza dei valori ottenuti (come riferimento: UNI/TR 11326 e UNI CEI ENV 13005). Per il modello numerico dovrà essere anche eseguita, per quanto possibile, una calibrazione dello stesso (riferimento: UNI 11143-1). Per una azione maggiormente lungimirante, si suggerisce l'utilizzo dei descrittori acustici introdotti dal D.Lgs n. 194 del 19 agosto 2005, in termini di Lden e Lnigh come meglio sopra descritti.
4. Tuttavia, poiché al momento è ancora assente la normativa specifica relativa all'inquinamento acustico di origine portuale, quali valori di riferimento per l'ambiente esterno attualmente sono considerati i valori limite assoluti di immissione ed emissione e di qualità stabiliti con la classificazione acustica comunale (vigente nelle zone abitate interessate). In via cautelativa, inoltre, dovrà essere stimata quantitativamente l'alterazione della rumorosità di fondo notturna, causata dagli impianti funzionanti in modo sostanzialmente continuativo (motori, gruppi elettrogeni, sistemi di pompaggio, etc.).

ACQUE

Per quanto concerne la tematica delle reti, si evidenzia come dagli atti autorizzativi in essere emerga una carenza complessiva del sistema fognario portuale, ancora prevalentemente legato a sistemi di depurazione non a rete (fosse imhoff ecc.): si rende necessario pertanto un adeguamento della rete, anche in considerazione della necessità di un miglioramento complessivo delle acque di balneazione nel territorio comunale che permangono influenzante negativamente da scarichi non collegati a impianti di depurazione. Si evidenzia la necessità di una descrizione e di una rappresentazione grafica puntuale della rete delle acque reflue prodotte nell'area portuale nella configurazione attuale e nelle ipotesi di piano proposte, evidenziando le eventuali interferenze con le reti di utenza cittadina (acque bianche, rivi, condotte dei depuratori e tubi degli acquedotti) con i lavori di riempimento previsti dagli scenari.

RIFIUTI

La problematica dei rifiuti in ambito portuale deve essere affrontata sia da un punto di vista localizzativo sia da un punto di vista gestionale in modo da ridurre gli impatti sul territorio comunale. Si richiede di dettagliare meglio i livelli di raccolta differenziata dei rifiuti urbani e assimilati agli urbani all'interno delle aree portuali allo stato attuale e la stima della percentuale di raggiungimento della stessa negli scenari di piano previsti.

Il Direttore
Dott.ssa Ornella Risso

Documento firmato digitalmente

PEC - PG/2015/128935 - 16/7/2015

arpal.ARPAL.REGISTRO UFFICIALE.U.0018435.14-07-2015.h.16:02

ARPAL

Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure

Preg.ma
Regione Liguria
Dipartimento Ambiente
Settore Valutazione Impatto Ambientale
c.a. Dott.ssa Paola Solari
protocollo@pec.regione.liguria.it

OGGETTO: nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova - consultazione-scoping nell'ambito della VAS ex art. 8 l.r. n. 32/2012 – inoltro dei contributi

Con riferimento alla Vostra nota prot. n. PG/2015/0088832 del 13.5.2015 con pari oggetto, si inoltra il documento predisposto da questa Agenzia, per quanto riguarda il Rapporto Preliminare. Ulteriori osservazioni e contributi potranno essere resi nelle successive fasi del procedimento.

Distinti saluti.

Il responsabile del Settore
Attività Ispettiva ed Istruttoria
(Dott.ssa Tiziana Pollero)

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
21 LUG. 2015
PROT. N. .....
ASSEGNATO A .....
IN DATA 21.7.2015 IL DIRIGENTE

Firmato digitalmente da:
TIZIANA POLLERO
CN = POLLERO TIZIANA
O = ARPAL/01305930107
T = Dirigente
C = IT

Il Dirigente Responsabile U.O CAT: Dr. Maurizio Garbarino
Estensore Provvedimento: Ing. Maria Montalbano

Direzione Scientifica
Via Bombrini 8 – 16149 Genova
Tel. +39 010 6437 203 - fax. +39 010 6437 204
segreteria.ds@arpal.gov.it - www.arpal.gov.it
C.F. e P.IVA 01305930107

CSQ H&S IQNet
CERTIFIED OHSAS 18001

ARPAL
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure

Luglio 2015

Osservazioni formulate sul Rapporto preliminare del nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova- PRP

INFORMAZIONI GENERALI SUL PRP

Il RP fornisce inquadramento legislativo e schema del percorso metodologico-procedurale della vas al paragrafo 1. La Valutazione Ambientale Strategica.

Nel futuro RA occorre dare evidenza delle indicazioni temporali di vita del Piano, e ove possibile, descrivere gli orizzonti temporali di realizzazione delle opere, soprattutto in considerazione della necessità che venga garantita la salvaguardia dell'ecosistema marino dove presente ed evidenziato dai diversi monitoraggi che sono stati presi in esame.

Si osserva l'opportunità di integrare l'inquadramento normativo con quanto stabilito in merito al Santuario dei Cetacei del Mediterraneo la cui definizione è stata ratificata con Legge 391 del 11/10/2001 e per il quale sono in essere prescrizioni riguardanti la sua tutela.

IDENTIFICAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE E DEGLI ASPETTI AMBIENTALI INTERESSATI.

Il RP individua gli aspetti ambientali potenzialmente interessati dagli effetti del PRP e utili alla valutazione del PRP, nel paragrafo 4.1 *Analisi preliminare delle componenti ambientali e dei settori correlati,* per ciascuna area territoriale del porto sono evidenziati alcuni aspetti rilevanti che presumibilmente possono manifestarsi.

Nel RA occorrerà approfondire altri eventuali aspetti ambientali quali condizioni di criticità e/o particolari emergenze ambientali presenti di cui occorre tenere conto in fase di valutazione.

CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE

Si ritiene che in fase di redazione del RA e/o sulla base di ulteriori definizioni dei contenuti del PRP, potranno essere ulteriormente integrati e ponderati aspetti ambientali influenzati dal piano, che definiscono l'evoluzione probabile dello stato ambientale (alla base nella scelta di Indicatori ambientali).

OBIETTIVI AMBIENTALI SPECIFICI

In termini generali il RP riporta gli Obiettivi Ambientali Specifici al paragrafo *4.1 Analisi preliminare delle componenti ambientali e dei settori correlati,* in modo coerente e pertinente con l'attuale livello di pianificazione.

POSSIBILI EFFETTI AMBIENTALI

Nel paragrafo *4.1 Analisi preliminare delle componenti ambientali e dei settori correlati* in generale sono identificate le possibili componenti ambientati influenzate dal PRP.

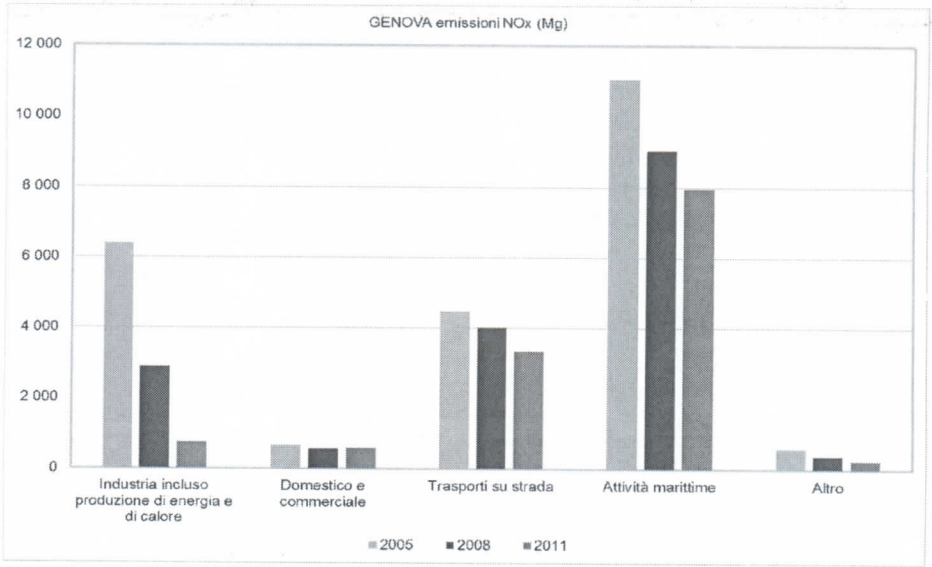
Ulteriori valutazioni e stime di tali aspetti ambientali offriranno elementi adeguati al monitoraggio ambientale del PRP e all'individuazione di misure di mitigazione per gli eventuali effetti negativi sull'ambiente.

Direzione Scientifica
Via Bombrini 8 – 16149 Genova
Tel. +39 010 6437 203 - fax. +39 010 6437 204
segreteria.ds@arpal.gov.it - www.arpal.gov.it
C.F. e P.IVA 01305930107

CSQ H&S CERTIFIED OHSAS 18001

Per quanto riguarda specificatamente il paragrafo 4.1.6 Dragaggi e riempimenti, si osserva che la semplificazione esposta può risultare fuorviante nella descrizione delle diverse attività di monitoraggio attuate.
Nelle successive fasi di progettazione delle opere, si ritiene opportuno sia tenuta in considerazione, fra gli obiettivi di qualità, l'influenza di particolari inquinanti che risultano tipici e strettamente correlati alle differenti aree portuali (es. IPA , metalli, TBT).

Per quanto attiene alla componente ambientale aria, si osserva quanto segue riguardo il paragrafo 4.1.7. Aria
Il progetto APICE riguardava essenzialmente l'inquinamento da particolato, mentre dallo studio Techne (commissionato da Regione Liguria) sui porti (citato insieme ad APICE nel rapporto preliminare) emerge chiaramente come l'inquinante più critico siano gli ossidi di azoto. Tra l'altro proprio in questi giorni l'Europa ha avviato nei confronti della Liguria una procedura di infrazione per il mancato rispetto dei limiti sul biossido di azoto in aria in varie zone, una delle quali è proprio l'agglomerato di Genova.
Il contributo del porto risulta essere, a livello comunale, molto significativo, più della centrale ENEL, comunque in dismissione entro il 2017, ed anche del traffico veicolare.



Non si ritiene corretto, come è stato fatto nel rapporto preliminare, fare riferimento alla scala provinciale, visto che l'area interessata dalle ricadute è soprattutto il comune di Genova e non l'intera provincia.
Sempre dal citato studio sui porti, emerge come il maggiore contributo alle emissioni portuali per gli ossidi di azoto siano le navi attraccate in banchina. **Per quanto riguarda gli obiettivi di tutela, quindi, è assolutamente necessario, soprattutto in vista di un incremento delle attività portuali, che venga pianificata l'estensione dell'elettrificazione delle banchine anche in ulteriori settori del porto**. Va ricordato che l'introduzione del GNL come combustibile del futuro per la navigazione porterà benefici sulla qualità dell'aria perché diminuirà le emissioni di ossidi di zolfo e di particolato, ma agli effetti degli ossidi di azoto non sarà di grande utilità: gli ossidi di azoto

Direzione Scientifica
Via Bombrini 8 – 16149 Genova
Tel. +39 010 6437 203 - fax. +39 010 6437 204
segreteria.ds@arpal.gov.it - www.arpal.gov.it
C.F. e P.IVA 01305930107

CSQ H&S
CERTIFIED OHSAS 18001

infatti, si formano per reazione tra l'ossigeno e l'azoto dell'aria durante le combustioni per l'elevata temperatura.
Per quanto riguarda le attività a terra, si ritiene che sia necessario prevedere di dotare gli impianti di movimentazione delle benzine e di altri composti volatili, di impianti di captazione vapori, per ridurre le emissioni Composti Organici Volatili che, insieme agli ossidi di azoto, sono responsabili della formazione di ozono, altro inquinante critico nell'area genovese.

IMPOSTAZIONE DELL'ANALISI DELLE ALTERNATIVE
Il Paragrafo 4.2- pg106 e successive riporta l'impostazione dell'analisi delle alternative di piano. In sintesi, sono indicate le eventuali motivazioni di scelta delle alternative di Piano: "*lo schema di piano e lo scenario alternativo producono effetti che devono essere analizzati in relazione alle attuali condizioni dell'ambito portuale, rammentando che schema e scenario alternativo si fondano su alcuni elementi invarianti e rispondenti alle strategie e agli obiettivi che il piano intende perseguire (adeguamento delle imboccature e delle opere marittime; innovazione tecnologica e organizzativa; limitata espansione a mare; riorganizzazione del settore industriale; riqualificazione e creazione di nuovi affacci urbani)*." Il livello di dettaglio (pianificazione strategica) non permette al momento la formulazione di osservazioni in merito, tuttavia le stesse potranno essere espresse in successiva fase di avanzamento del piano.

IMPOSTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE.
Il RP contiene le informazioni generali dell'impostazione del PMA del PRP.
Il futuro Rapporto Ambientale dovrebbe progettare e descrivere le modalità di attuazione del monitoraggio ambientale del PRP; inoltre per la misurazione del grado di attuazione delle azioni considerate sarà opportuno identificare l'epoca di riferimento iniziale del monitoraggio("situazione al tempo =0").

È assente la proposta di indice del rapporto ambientale.
Nel RA sarà opportuno fornire le informazioni indicate dall'art.13 c.4 e dall'All. VI del DLgs. 152/2006 nonchè dall'art.8 c.3 della LR 32/2012.

PEC - PG/2015/113733 - 22/6/2015

Genova, 18 GIU. 2015

Ministero dei beni
e delle attività culturali
e del turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA DELLA LIGURIA

Prot. 3291

Cl. 34.19.13/62

Allegati

A

Regione Liguria
Dipartimento Ambiente
Via d'Annunzio 111
16121 GENOVA
PEC: protocollo@pec.regione.liguria.it
vas@regione.liguria.it

p.c.

Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio
mbac-sbap-lig@mailcert.beniculturali.it

OGGETTO: **Genova Nuovo Piano Regolatore Portuale.** Fase di consultazione scoping VAS ex art. 8 L.r. 32/12. **Parere di competenza.**

In considerazione dell'avvio in data 11 maggio 2015 della fase di consultazione/scoping relativa al Rapporto preliminare di cui all'oggetto, prot. PG/2015/0088832 del 13.05.15 acquisito agli atti di quest'Ufficio in data 14.05.15 prot. n. 2636, presa visione della documentazione relativa disponibile sul sito www.ambienteinliguria.it, si rileva quanto segue:
poiché il Rapporto preliminare del nuovo PRP delinea un orientamento di tipo strutturale con un'impostazione progettuale che non prevede, in questa fase, un'analisi particolareggiata sull'impatto che le singole opere programmate possono comportare sul patrimonio archeologico presente nei fondali dello scalo genovese, si richiama la necessità di un riferimento alla normativa in essere in particolare alla necessità che, ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e D.Lgs. 163/2006 artt. 95 e 96 e loro s.m.i., tutti gli interventi previsti siano sottoposti al dispositivo dell'Archeologia Preventiva, compresi gli interventi di dragaggi riassunti alle figg. 57 p. 87 e 58 p. 89 del Rapporto.
In questo senso si chiede di integrare il capitolo 4.1 con un riferimento incrociato tra i vicoli archeologici in essere (ad esempio Piazza Cavour), così come è avvenuto per i vincoli architettonici puntuali indicati nella tavola di riferimento.
A tale proposito si auspica che il Rapporto Ambientale Preliminare sia integrato con una cartografia indicante le variazioni della linea di costa e le conseguenti strutture storiche di approdo documentate nel corso degli anni e corredato da uno studio sui contesti e i rinvenimenti di natura archeologica noti all'interno dell'area di pertinenza portuale; si considera infine di fondamentale importanza per la scrivente Soprintendenza un'analisi storico-cartografica dell'evoluzione dei fondali allo stato attuale diversificati nella documentazione cartografica prodotta solo per le caratteristiche sedimentologiche, con particolare riferimento alle più significative opere di dragaggio che hanno interessato lo specchio portuale. Questo consentirebbe di meglio orientare gli interventi futuri in considerazione delle aree maggiormente a rischio dal punto di vista archeologico o sulle quali si è già intervenuti con significative opere di modifica dello stato originario dei fondali.

IL SOPRINTENDENTE
Vincenzo Tiné

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
1-07-2015
PROT. N.
ASSEGNATO A VAS
IN DATA 23-1-2017 IL DIRIGENTE

I responsabili dell'Istruttoria
Traverso Antonella Trigona Simon Luca

Telefono: 010 2718225
E-mail: antonella.traverso@beniculturali.it

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE

Settore: ASSETTO DEL TERRITORIO

Genova, 18/06/2015

Prot. n. IN/2015/11452
Allegati:

Classif/Fasc. 2008/G13.12.7/2-
VAS risposte gaenova

Oggetto: Piano Regolatore Portuale di Genova consultazione-scoping nell'ambito della VAS ex art 8 l.r 32/2012 e ss.mm.ii

Al Settore Valutazione di Impatto Ambientale

SEDE

In riferimento alle documentazione disponibile relativa al Piano in oggetto, si formulano, per quanto di competenza dello scrivente Settore, le seguenti generali osservazioni.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale suddivide in 4 aree territoriali (Voltri-Pra-Pegli, Multedo-Sestri P.-Cornigliano, Sampierdarena, Porto Antico-Area di Levante) gli interventi proposti sia strutturali che di riorganizzazione delle funzioni. Gli interventi strutturali previsti riguardano, nelle diverse aree territoriali, sia riempimenti a mare, in parte a completamento di quanto previsto nel precedente Piano, che la ricostruzione della continuità del litorale con la creazione di nuovi fronti d'acqua.
Queste aree territoriali, così come sinteticamente espresso nel Rapporto ambientale, risultano caratterizzate, in ragione della complessa morfologia del territorio ligure, dalla presenza della foce di molti torrenti e rii minori orientati in senso ortogonale rispetto alla costa ed il cui bacino risulta caratterizzato da una morfologia estremamente acclive e da una intensa e spesso non consapevole urbanizzazione. Pertanto tali peculiarità, che unite alla non adeguata regimazione delle acque creano pesanti criticità idrauliche, dovranno essere, nelle fasi successive dell'iter di approvazione del Piano di cui trattasi, adeguatamente valutate ed approfondite in relazione agli interventi di regimazione delle acque sia per le aree focive interessate dalla creazione di spazi a mare che per quelle dove si andrà alla creazione di nuovi fronti d'acqua.

Distinti saluti.

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
25-06-2015
PROT. N. .....
ASSEGNATO A .....
IN DATA 22-6-2015 IL DIRIGENTE

IL DIRIGENTE
(ing. Roberto BONI)

Dipartimento Ambiente
Via D'Annunzio 111-Genova
Responsabile del procedimento: dott. geol. Marinella GUERRINI
Tel.010/5484174 – Fax 010/5488426
E-Mail marinella.guerrini@regione.liguria.it
d:\users\guerrini\documents\vas puc\piano portuale di genova\parere.docx

5

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE

Genova, 22.06.2015

Prot. n. IN/2015/11590

Allegati: /

Classif./Fasc: ***2014/G13.17.4/33***

SETTORE: Ecosistema Costiero e Ciclo delle Acque

Al Settore
Valutazione Impatto Ambientale
SEDE

OGGETTO: Rapporto Preliminare del Piano Regolatore Portuale di Genova– parere di competenza

In riferimento alla richiesta di contributo istruttorio, relativo all'analisi del progetto preliminare del Piano Regolatore Portuale di Genova, si forniscono le seguenti considerazioni per quanto riguarda gli aspetti di competenza dello scrivente settore.

La matrice di coerenza esterna del rapporto Preliminare non elenca tra gli obiettivi a scala sovranazionale quelli previsti dalla direttiva 2000/60/CE e dalla direttiva 2008/56/CE (strategia per l'ambiente marino).

L'inclusione degli obiettivi delle suddette direttive nella matrice di coerenza esterna è fondamentale in quanto le direttive e le relative linee guida della Commissione Europea per la loro applicazione a scala di stato membro individuano i porti commerciali come pressione rilevante e stabiliscono la necessità di porre in essere una serie di misure/azioni di miglioramento e mitigazione degli impatti da questi generati sull'ambiente marino.

Gli obiettivi, gli indicatori ed i programmi di misure del Piano di Gestione Distrettuale delle Acque e nel PTA regionale (applicazione a scala nazionale delle direttiva 2000/60/CE), nonché quelli della Strategia per l'ambiente marino (recepita con Dlgs 190/2010) dovranno essere presi in considerazione nelle successive fasi di elaborazione dello schema di Piano e del Relativo Rapporto Ambientale e Piano di monitoraggio.

Sebbene ci si trovi nella fase del rapporto preliminare e quindi in una fase di avvio della redazione del nuovo Piano si rileva uno scarso collegamento tra la parte legata all'analisi ambientale e lo schema e previsioni di piano. Tale rilievo è da intendersi comunque quale spunto di miglioramento per le successive fasi di attuazione del progetto di Piano.

Infine rispetto alle previsioni di Piano si segnala che la previsione di spostamento al largo della Diga foranea del Bacino portuale di Pra' riduce notevolmente, rispetto alla spiaggia di Voltri, l'effetto sul drift dei sedimenti del mare da Scirocco e conseguentemente velocizza il fenomeno di interramento del previsto canale dal Rio San Giugliano alla fascia di rispetto di Pra'. Si suggerisce pertanto di individuare nelle successive fasi di Piano delle soluzioni progettuali per limitare suddetto fenomeno

Distinti saluti

Ilaria Fasce

IL DIRIGENTE
(dott.ssa Ilaria Fasce)

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
25-06-2015
PROT. N. ...
ASSEGNATO A ...
IN DATA 25.6.2015 DIRIGENTE

Dipartimento Ambiente - Via D'Annunzio, 111 - Genova
Responsabile del procedimento: dott. Andrea Picollo
e-mail: andrea.picollo@regione.liguria.it tel:010-5485695

campagne di monitoraggio ad hoc da concordare con ARPAL e Città Metropolitana di Genova, al fine caratterizzare le aree maggiormente interessate dalla ricaduta delle emissioni e per il monitoraggio dell'efficacia delle misure messe in atto.

Si ritiene necessario che nell'elenco delle tutele e vincoli presente nel RA venga considerata la qualità dell'aria, dato l'obbligo di raggiungere, nel più breve tempo possibile, i limiti per la protezione della salute fissati dalla norma per NO2 e, per quegli inquinanti per i quali i limiti non sono superati, la necessità di mantenere i valori entro i limiti.

Il RP del PRP prevede di stimare in termini quantitativi l'impatto delle diverse scelte per confronto con il quadro emissivo delineato dallo studio regionale che rappresenta lo stato di fatto delle emissioni dal porto al 2011.

Si ritiene necessario che le stime contenute nel RA del PRP consentano di valutare la compatibilità delle previsioni del piano rispetto agli obiettivi di qualità dell'aria ambiente fissati dalla norma. In particolare, è necessario che il RA metta in evidenza il contributo che l'attuazione del PRP può fornire al miglioramento della qualità dell'aria e pertanto in quale modo, in quale misura e con che tempi il PRP concorre all'obiettivo stabilito dalla norma europea e nazionale di riportare i valori di NO2, nel più breve tempo possibile, entro i limiti normativi e di ridurre il rischio di superamento di altri inquinanti con particolare riferimento alle PM10.

Si ritiene a tal fine necessario che vengano fornite e analizzate informazioni relative agli scenari futuri, non solo emissivi, ma anche relativi allo stato della qualità dell'aria in assenza di PRP di Genova e in conseguenza all'attuazione PRP di Genova e delle previste misure di mitigazione entro tempistiche stabilite.

Nel RP si prevede di perseguire gli obiettivi di tutela mediante l'elettrificazione delle banchine dell'area contenitori e dell'area delle riparazioni navali e mediante sviluppo dell'utilizzo del GNL quale carburante per le navi. Viene indicato quale ulteriore elemento di progressivo miglioramento lo sviluppo della modalità ferroviaria.

Si fa osservare che l'utilizzo del GNL consente di ridurre in maniera efficace emissioni di Polveri SO2 metalli dai motori che ne fanno utilizzo al posto dei combustibili tradizionali ma non si può prevedere un abbattimento efficace delle emissioni di NO2 che sono emesse in misura preponderante dalle navi in stazionamento.

COORDINAMENTO COMITATI DEL PONENTE

Genova Via Sapello 79 – www.voltriweb.it/comitati.htm - email
comitati.ponente@libero.it

A.O.O. REGIONE LIGURIA
29-6-15
PERVENUTO DALLA STRUTTURA

1) Il prolungamento della diga foranea di circa 800 metri verso Voltri porterà:

a) Una deviazione delle correnti marine con ripercussioni su tutto il litorale da Voltri ad Arenzano

b) La nuova forma della diga cambierà l'impatto delle mareggiate sul litorale provocando erosioni su tutta la costa con tutti i tipi di vento

c) Lo spostamento verso terra di circa 150 metri dell'ingresso del porto creerà delle situazioni di pericolo e mutamento dello stato delle turbolenze marine

d) Creerà lo stato di non balneazione sulle spiagge di Voltri visto le norme esistenti in prossimità dei porti

2) Nuovi riempimenti:

a) Tenuto conto che il Porto di Prà/Voltri ha uno spazio di 1 milione di metri quadri (e il rapporto metri quadri/contenitori è di 1/3) e attualmente movimenta solo 1.200.000 contenitori l'anno invece che gli oltre 2.700.000 che dovrebbe movimentare, non si capisce a cosa servono i nuovi riempimenti, tenuto conto che nel Piano Regolatore Portuale è prevista un'enorme piattaforma portuale a Sampierdarena dove si trasferirà la M.S.C. e considerato anche la costruenda Piattaforma Portuale di Savona Vado dove si trasferirà la Maersk

3) Spostamento a mare della banchina:

a) Non si capisce il motivo dello spostamento a sud di 50 metri della banchina che creerebbe la necessità di spostare sia le vie di corsa delle gru che le gru stesse con la fermata anche paralizzata del porto e a un costo non indifferente. Si potrebbe palificare, come avviene in tutti i porti, la banchina ed eseguire un dragaggio di un metro di fondale. Ciò consentirebbe la lasciare la distanza esistente tra banchina e diga di 575 metri la quale consentirebbe il raggio di curvatura delle mega navi

A.O.O. REGIONE LIGURIA
PROTOCOLLO GENERALE
01.07.15 000168
N°PROTOCOLLO 11943

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
7-07-2015
PROT. N. .....
ASSEGNATO A SAAR
IN DATA ..... IL DIRIGENTE

4) Continuazione del canale di calma di Prà verso ponente:

a) Tale canale è indispensabile, già era previsto nel Waterfront di Renzo Piano, ma è anche noto che gli scavi per realizzarlo si trovano dove sono stati depositati i fanghi al cromo esavalente della Stoppani. Si chiede di eseguire i sondaggi idonei a verificare che ciò non accada, tenendo anche in considerazione che tutto il materiale usato per i riempimenti è proveniente da demolizioni o da siti siderurgici

5) Verifica dei carichi di movimentazione:

a) Con l'apertura della Piattaforma di Savona Vado e del nuovo terminal Bettolo, il carico di movimentazione del Porto di Prà/Voltri diminuirà, tenendo conto anche del potenziamento dei Porti di La Spezia e Livorno. Ricordando il tanto decantato tavolo di regia dei Porti Liguri, mai attivato, sarebbe opportuno che diventasse operativo prima di operare qualunque scelta come i riempimenti del Porto di Prà/Voltri

b) Il protocollo d'intesa fra Comune di Genova, Autorità Portuale e Cittadinanza negli anni 2000, prevedeva che eventuali aumenti di superficie portuale (Porto Prà/Voltri) potessero essere presi in considerazione in presenza di una valutazione congiunta e in ogni caso in prossimità della totale capacità di riempimento della piattaforma portuale attuale

Referenti del Coordinamento Comitati del Ponente:

Arcadio Nacini 366.675.67.80

Umberto Mongiardini 349.672.15.30