aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2022-0583888
del 26/07/2022

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E
PROTEZIONE CIVILE

Settore Valutazione Impatto Ambientale e sviluppo sostenibile

Allegati:

n. rif. S890
Class./Fasc. 2022/13.17.1/48

Oggetto: **S890** – Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA sul progetto di realizzazione nuovi pontili di varo, e conseguente messa in sicurezza di parte del fronte mare dello stabilimento, nell'area compresa fra il piano di varo esistente e le capannette mobili nel cantiere navale di Riva Trigoso in Comune di Sestri Levante (GE).

Proponente: Fincantieri S.p.A. – Sede legale Trieste.

Comunicazione ex art. 19 c. 6 D.Lgs. 152/2006 relativa a richiesta integrazioni finalizzata alla non assoggettabilità a VIA per progetti complessi.

Alla Fincantieri S.p.A.
SI-ENG@pec.fincantieri.it

E p.c. Alla Città Metropolitana di Genova
pec@cert.cittametropolitana.genova.it

Al Comune di Sestri Levante
protocollo@pec.comune.sestri-levante.ge.it

All'ARPAL Direzione Scientifica
arpal@pec.arpal.liguria.it

All'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale
adbarno@postacert.toscana.it
c/o Assetto del Territorio

Alle strutture regionali:

Ecologia

Ecosistema Costiero e Acque

Difesa del Suolo Genova

Politiche della natura e delle aree interne, protette e marine, parchi e biodiversità

Tutela del Paesaggio e Demanio Marittimo

Urbanistica

Politiche Agricole e della pesca

LORO SEDI

Con riferimento al procedimento in oggetto, con la presente si comunica che con la nota assunta dalla Regione Prot-2022-0583320 il 26/7/2022 il Comune di Sestri Levante ha chiesto quanto di seguito integralmente riportato.

"Premesso che questa A.C. ritiene importanti e positivi tutti gli interventi funzionali ad un rafforzamento e consolidamento di una realtà industriale importante, quale è la Fincantieri, in termini strategici e occupazionali in riferimento alla nota della Regione Liguria n. rif. S890 Class./Fasc. 2022/13.17.1/48 di pari oggetto, acquisita al N.0028938/2022 del 29/06/2022, considerato l'importanza della pratica per il nostro territorio, si richiede le seguenti integrazioni:

1. Documentazione specifica volta a chiarire l'impatto dell'intervento proposto rispetto ad un ampliamento delle aree di produzione e all'efficientamento delle attività. Nelle motivazioni dell'intervento: viene infatti indicato che il progetto è "finalizzato alla messa in sicurezza dello stabilimento nei confronti delle mareggiate eccezionali e per il miglioramento funzionale delle attività", ma da quanto documentato i

maggiori danni causati dai marosi del 2011 e 2018 hanno prevalentemente interessato la parte dello Stabilimento verso levante mentre le aree oggetto di intervento si sviluppano a ponente. Il quadro operativo proposto amplia il fronte mare da circa 60m a poco meno di 180m con conseguente ampliamento di superficie coperta (prevalentemente sull'arenile attualmente libero) da 2100mq a circa 4600mq. Quanto sopra costituisce un segnale visivo importante per cui si ritiene utile un approfondimento in tal senso.

2. Una valutazione dell'aumento indotto dalle opere a progetto durante il cantiere, ma anche a regime ad opere concluse con l'operatività delle nuove aree produttive realizzate. Questo per poter approfondire e introdurre strategie compensative sulla viabilità dei mezzi pesanti che viene descritta nello studio preliminare a p. 50, e ribadita nella documentazione integrativa è inadatta all'utilizzo indicato. Sul tracciato indicato è presente un voltino sotto il rilevato ferroviario in Via Gramsci con curva a gomito e avente altezza limitata a 3,00 m. che non consente il transito di mezzi pesanti (in pratica solo autovetture). Inoltre proprio in forza degli oggettivi limiti dimensionali della carreggiata il transito è a senso unico alternato con semaforo. Sempre con riferimento alla viabilità indicata il percorso di ritorno non sarebbe comunque percorribile ma dovrebbe differenziarsi per entrare nel quartiere della Lavagnina essendo il primo tratto di Aurelia indicato a senso unico verso mare. La viabilità utilizzata oggi per i mezzi pesanti (in entrambi i sensi) è il tracciato su Via della Pace nel Mondo - Via del Petronio - Via della Libertà, attraversando il centro della frazione di Riva Trigoso. Si richiede pertanto di meglio chiarire tale aspetto relativo alla viabilità.
3. Le sezioni di progetto non riportano i pontili esistenti lato levante; si richiede di aggiornare le sezioni rappresentando anche le strutture esistenti, e come si allineano con quelle a progetto; in particolare rappresentando se la condivisibile proposta progettuale migliorativa di strutture trasparenti dal punto di vista idro-dinamico possa essere vanificata dalla struttura esistente.
4. A fronte anche del punto precedente, è nota la criticità dell'erosione costiera in loc. Renà, già evidenziata nel Piano di Tutela dell'Ambiente Marino Costiero della Regione Liguria – Settore Ecosistema Costiero, per cui a seguito della mareggiata dell'ottobre 2018 e alle risorse rese disponibili dalla Protezione Civile, questo Comune ha realizzati importanti interventi strutturali volti alla difesa della costa e stabilizzazione degli arenili in loc. Renà, in parte già previsti dal PTAMC, quali eliminazione di superfici sub verticali riflettenti, realizzazione di scogliere arretrate con adeguata pendenza, ripascimento strutturale di oltre 40.000 m 3 , realizzazione di una secca a protezione della strada delle gallerie di interesse regionale. Questa A.C. e la Regione Liguria - Protezione Civile hanno proposto il completamento delle opere mediante realizzazione di una seconda secca, una manutenzione straordinaria del muro a protezione della strada suddetta e ulteriore ripascimento strutturale. La realizzazione di tali interventi e la loro manutenzione sono di vitale importanza per la difesa costiera dell'arenile di Renà. Tale fenomeno è altresì evidenziato nello studio DHI, dove la modellazione prevede che l'opera in oggetto andrà ad incrementare l'arretramento dell'arenile sia a ponente che a levante dello stabilimento Fincantieri circa del 20%. Quindi, dagli elementi a disposizione risulta che l'ampliamento del piano di varo a progetto non mitigherà tale evoluzione dell'erosione costiera in loc. Renà, pertanto risulta ancora più importante mantenere costanti interventi di ripascimento strutturale sull'arenile di levante e approfondire di concerto se sono possibili (vedi punto precedente) interventi complementari migliorativi.
5. Nella documentazione integrativa prodotta è indicato che il "progetto è compatibile con gli strumenti urbanistici locali vigenti", però la lettura della norma di PUC per l'ambito in oggetto pone l'intervento in deroga alla disciplina urbanistica, cioè con l'art.12 della L.10/2012. Allo stesso modo è opportuno definire l'apparente discrasia in relazione alla Superficie Agibile proprio in forza dell'utilizzo descritto nella relazione stessa. Quanto sopra anche in relazione a successivi riferimenti "alla possibilità derivante dalla realizzazione del pontile di effettuare la "costruzione al coperto di navi" che sembra frutto di un equivoco di carattere espositivo.

Tali chiarimenti, convalidati da una valutazione specifica sui vari punti da parte di Regione Liguria per quanto di sua competenza, sono necessari e propedeutici per questa A.C. per una valutazione ponderata dell'impatto dell'intervento proposto al fine della conseguente espressione del rilevante interesse pubblico, ai sensi della L.R. 13/1999, art. 11 quinquies, c. 1 punto 3. Ai fini della suddetta espressione si attendono altresì gli esiti dell'istruttoria e i pareri dei vari uffici coinvolti nel procedimento."

Si riportano, inoltre, alcuni passi del contributo istruttorio reso dal Settore Ecosistema Costiero e acque, Prot-2022-0583395 del 26/7/2022, ampiamente condivisi dal Settore scrivente.

"Premettiamo che i nuovi pontili hanno una funzione di miglioramento tecnico funzionale del cantiere, potenziando le opere a mare, per consentire l'accesso dal mare con chiatte, con ponte allineato, e trasferimento delle navi in fase di varo. Tali pontili non sono a nostro avviso inquadrabili come un'opera di difesa della costa, così come dichiarato dal proponente, in quanto rappresentano solo un aggetto verso il mare su pali.

Il modello matematico che ha analizzato il comportamento della linea di riva dopo 10 anni dalla realizzazione del progetto complessivo (dopo le tre fasi realizzative), ha evidenziato che il tratto di ponente subisce un arretramento simile a quello della spiaggia a levante adiacente il pontile esistente.

L'arretramento della linea di riva lato ponente, indotto dalla presenza dell'opera, si sposta ad ogni realizzazione di ogni fase di costruzione. In questo modo la profondità di spiaggia nella zona in cui ad oggi è presente solo il muro paraonde, di confinamento dei cantieri, viene ad arretrarsi ulteriormente con potenziali effetti negativi sulla restante parte di muro a ponente e sull'assetto di spiaggia.

L'impronta dell'impalcato complessivo, alla fine di tutte le fasi realizzative, andrebbe ad occupare zone di litorale attualmente interessate da spiaggia; specialmente nella zona interessata dalla fase 3 attualmente è presente solo spiaggia, seppur esigua, senza la presenza di impianti e costruzioni di cantiere, ad accezione del muro di confine retrostante.

Al di sotto di tutto l'impalcato su pali verrà posizionata, lungo il profilo dell'arenile, una scogliera in massi di III categoria, tale soluzione a protezione dei pali stessi si configura come un ulteriore irrigidimento del tratto di litorale che potrebbe avere effetti di riflessione del moto ondoso incidente anche nelle aree immediatamente adiacenti la scogliera stessa.

Se l'intervento si configura come strategico per le attività di cantiere, occorre almeno limitare il più possibile, in base alle esigenze di cantiere e alle dimensioni delle navi asservite, lo sviluppo longitudinale del nuovo pontile su pali verso il lato posto più a ponente. Se fosse possibile almeno limitarsi alla fase realizzativa 2 dove il litorale, seppur esiguo, risulta già compromesso dalla presenza di impianti di cantiere, la porzione di ponente, davanti al muro, rimarrebbe almeno ancora formata da sabbia che, nonostante le variazioni di profilo e la presenza del muro riflettente retrostante, può svolgere la sua azione dissipativa morbida, senza andare ad irrigidire ulteriormente il litorale a discapito delle zone limitrofe. L'analisi delle alternative anche in prospettiva dell'organizzazione delle attività dovrebbe avere lo scopo di limitare l'incremento dell'irrigidimento del litorale e poter prevedere misure correttive dell'impatto dell'opera sulla spiaggia adiacente.

L'impalcato del pontile presenta uno spessore di circa 1 metro, tuttavia sarà soggetto all'azione del moto ondoso incidente nella sua parte sottostante e quindi soggetto a parziale erosione e ammaloramento nel tempo. Sarà da prevedere la verifica e la manutenzione periodica di tale struttura.

Dal punto di vista ambientale segnaliamo che nell'area di intervento non sono presenti habitat marini sensibili e la natura dei materiali utilizzati è compatibile con la tutela dell'ecosistema marino."

Stante tutto quanto sopra riportato è evidente la forte complessità del progetto presentato sia per la sua stessa natura sia per l'ubicazione e le dimensioni. Da ciò deriva la necessità di richiedere i chiarimenti evidenziati dal Comune di Sestri Levante, finalizzati a verificare la possibilità di non assoggettare a VIA il progetto in esame. A tal proposito il proponente può richiedere, per una sola volta, la sospensione dei termini, per un periodo non superiore a quarantacinque giorni, per la presentazione delle integrazioni e dei chiarimenti richiesti. Qualora il proponente non trasmetta la documentazione richiesta entro il termine stabilito, la domanda si intende respinta ed è fatto obbligo all'autorità competente di procedere all'archiviazione.

Si richiama, inoltre, quanto già anticipato con la nota Prot-2022-0410376 del 10/6/2022 e cioè che il progetto presentato, consistente nella realizzazione di nuovi pontili posti di fronte alle aree destinate alla costruzione delle navi che permetteranno il varo delle navi stesse, è più propriamente inquadrabile come modifica di un cantiere navale, punto 3h) dell'All. IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da assoggettare a verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 6 c. 6b) dello stesso D.Lgs., la cui realizzazione può anche avere un effetto di tutela dalle mareggiate più intense delle aree del cantiere immediatamente retrostanti. Pertanto il progetto in esame sarà trattato come tale nell'ambito del procedimento in oggetto e si conferma

contestualmente che non sarà inquadrato come presentato dal Proponente e cioè opera di difesa della costa di cui al punto 7n) dell'all. IV alla Parte Seconda del ridetto D.Lgs.

Si ricorda, infine, che tutte le note sopra citate, nonché tutta la documentazione progettuale e integrativa e la corrispondenza relative al progetto, sono pubblicate sul sito istituzionale regionale alla sezione dedicata all'Ambiente – Procedimenti VIA – Procedimenti in corso – S890.

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

Il Dirigente
Dott.ssa Paola Carnevale

PC/fl