aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2022-0782254
del 08/08/2022

FINCANTIERI SI S.P.A.
Sede legale
Via Genova, 1
34121 Trieste - Italy
T +39 040 3193111
F +39 040 3192461

Sede Milano
Via Cornaggia, 10
3° piano
20123 Milano - Italy
T +39 02 72687611

Sede Trieste
Passeggio Sant'Andrea, 6/A
34123 Trieste - Italy

Sede Venezia Marghera
Via delle Industrie, 17/A
30175 Venezia Marghera (VE)
c/o VEGA - Edificio Lybra
T. +39 041 2525711

Spett. Regione Liguria
Dipartimento Ambiente e Protezione Civile
Settore Valutazione Impatto Ambientale e sviluppo sostenibile
via.certificata@cert.regione.liguria.it

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

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

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

Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale
adbarno@postacert.toscana.it

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.
Prot-2022-0583888 del 26/07/2022

RICHIESTA SOSPENSIONE DEI TERMINI

In relazione alla richiesta di integrazioni, di cui all'oggetto, pervenuta da Codesta Spett. Amministrazione con nota recante estremi *"aoorlig – r_liguri – Regione Ligura – Prot-2022-0583888"* del 26/07/2022, n. rif. S890 – Class-/Fasc. 2022/13.17.1/48, si riportano di seguito i chiarimenti e le integrazioni richieste, mantenendo la numerazione indicata nella suddetta nota e riportando per ogni punto il testo integrale della richiesta di integrazioni:

1. *Documentazione specifica volta a chiarire l'impatto dell'intervento proposto rispetto ad un ampliamento delle aree di produzione e all'efficientamento dell'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.

Confermiamo che la finalità generale dell'opera è di protezione del sito dalle mareggiate.

Infatti, gli esiti dello studio meteomarino hanno evidenziato come il sito risulti esposto ad eventi intensi provenienti sia da direzioni Sud-Est che da Sud/Sud-Ovest, pertanto sia il lato di ponente che di levante del cantiere possono presentare, in funzione della direzione della singola mareggiata, effetti sottoflutto non trascurabili.

A conferma di ciò è possibile citare la foto n.3.2 inserita nel elaborato "P008 SA R01 – STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE" e qui di seguito riportata, nella quale sono documentati i danni rilevati a seguito della mareggiata del 2018, anche nella parte di ponente dello Stabilimento.

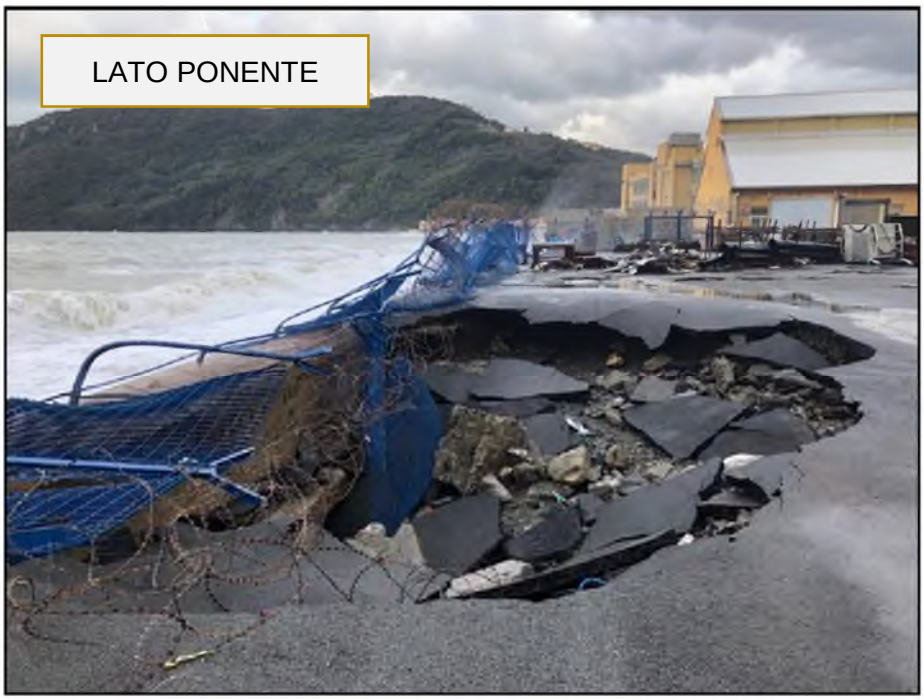


Foto 3.2: vista dei danni causati dalla mareggiata 2018
*Estratta dall'elaborato P008.SA.**R01** – STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE*

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 e 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 il 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.*

Per quanto concerne l'aspetto relativo alla viabilità, confermando, come evidenziato nello Studio Preliminare Ambientale, che l'accesso per i materiali e mezzi in fase di esecuzione dei lavori, per tutto quanto sarà tecnicamente possibile, verrà effettuato da mare per ottimizzare la logistica e l'efficacia dei trasporti e non gravare in maniera significativa sulla viabilità, confermiamo che effettivamente il percorso indicato nella documentazione non consente il transito dei mezzi pesanti e pertanto lo stesso viene aggiornato utilizzando il tracciato a mare su Via della Pace nel Mondo – Via del Petronio – Via della Libertà, attraversando il centro della frazione di Riva Trigoso come attualmente in uso.

Tale percorso, già oggi presenta una serie di problematiche connesse con le attività lavorative proprie del sito di Riva Trigoso (trasporti pesanti e trasporti eccezionali che sovente entrano ed escono dal cantiere), creando limitazioni sia per gli abitanti che per i mezzi in transito a servizio del cantiere.

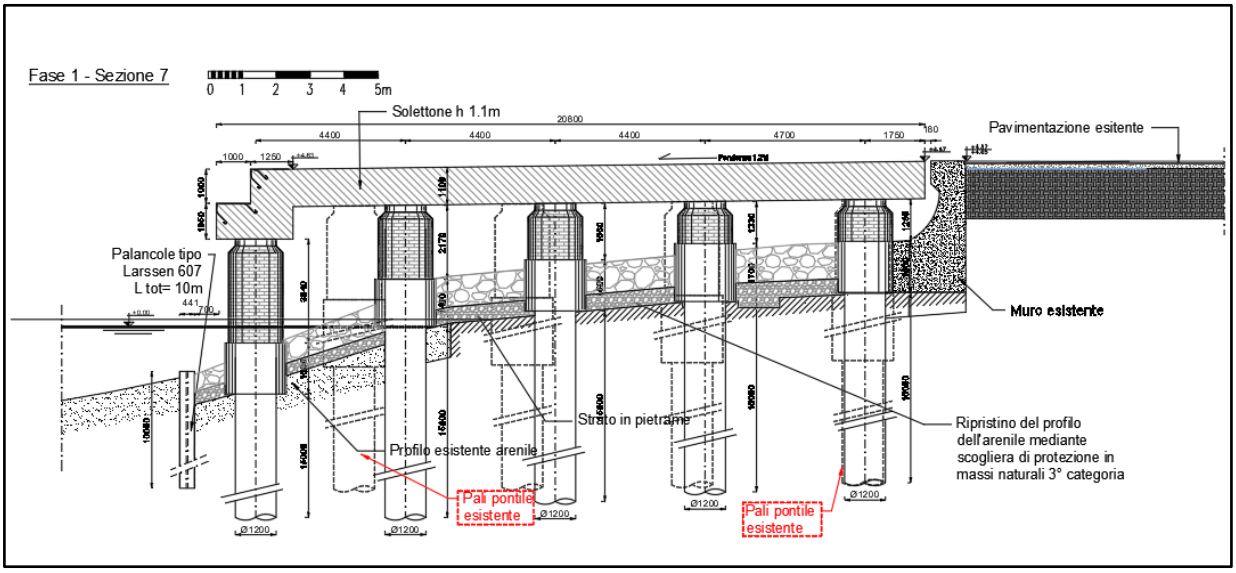
Per quanto sopra il progetto in oggetto potrebbe fornire l'opportunità per concretizzare le soluzioni alternative alla viabilità attuale, già in fase di studio presso la pubblica amministrazione.



Figura 13.1: foto aerea con identificazione degli accessi allo stabilimento

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.*

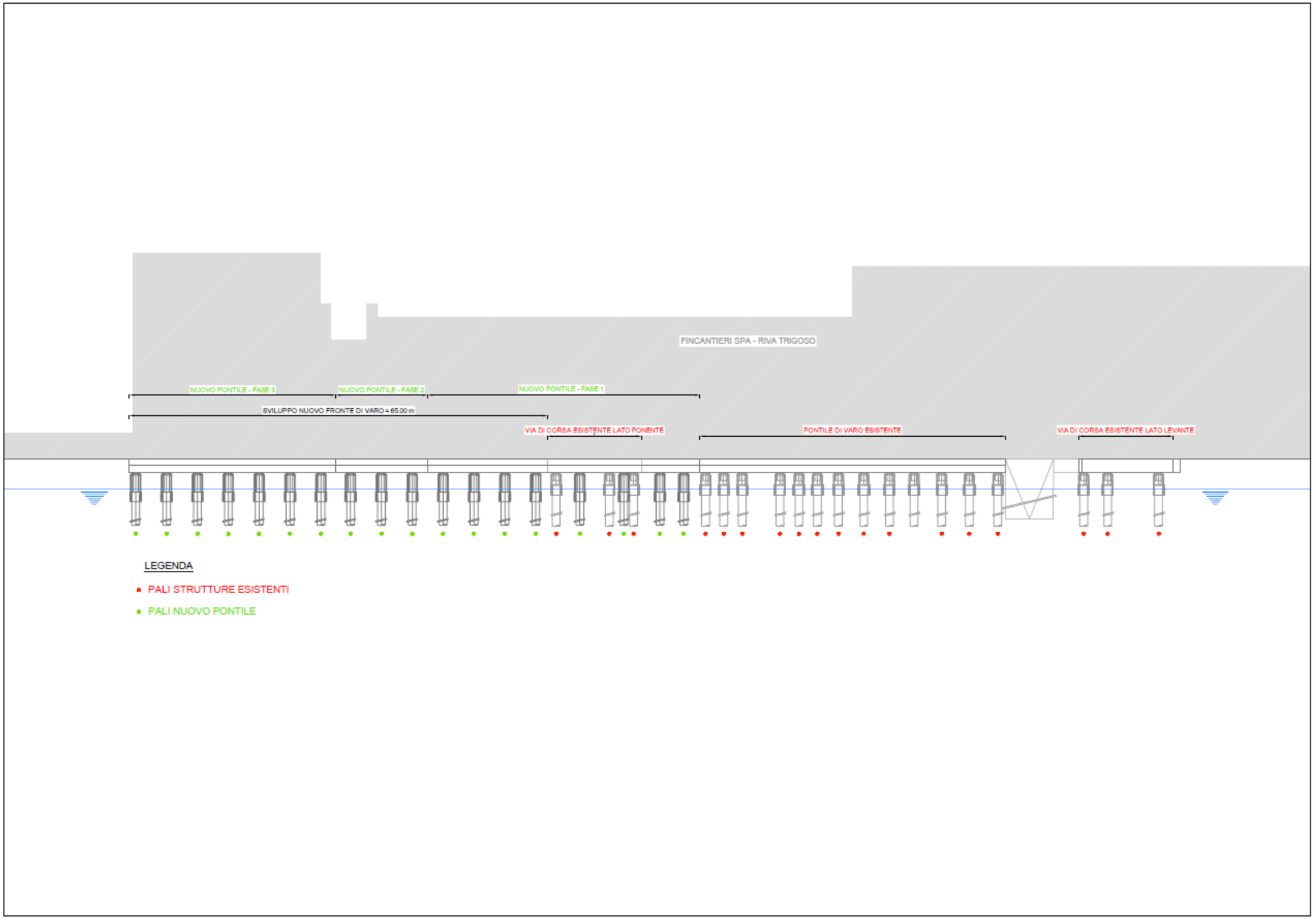
Si riporta di seguito la sezione n. 7 – Fase 1, riportata nella "Tav. n. 5 – Stato di progetto Fase 1", nella quale è stata aggiunta la rappresentazione delle strutture esistenti (pali pontile esistente).



Estratta dalla Tav. n. 5 – Stato di progetto Fase 1 – Con inserimento indicazione dei pali del pontile esistente

La scelta di strutture trasparenti dal punto di vista idrodinamico è funzionale al limitare qualsiasi variazione sulle dinamiche locali, e preferibile anche nel caso di lievi disallineamenti dei pali. Tale configurazione, anche per le caratteristiche geometriche delle opere e per il limitato aggetto, non comporta alcun tipo di criticità sui flussi di corrente come sintetizzato dai risultati grafici riassunti nello Studio Meteomarino (par 6.4), dove la configurazione progettuale è rappresentata come integrativa rispetto allo stato attuale del cantiere e riassume quindi l'effetto combinato dei pontili esistenti e in progetto.

Per maggiore chiarezza di esposizione, si riporta di seguito la vista lato mare con la rappresentazione architettonica della disposizione dei pali esistenti e dei pali in progetto.



Vista lato mare con rappresentazione dei pali esistenti e dei pali in progetto

4. *A fronte 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 investimenti strutturali volti alla difesa della costa e stabilizzazione degli arenili in loc. Renà, in parte già previsti dal PTAMC, quali eliminazioni di superfici sub verticali riflettenti, realizzazione di scogliere arretrate con adeguata pendenza, ripascimento strutturale di oltre 40.000 m3, 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.*

Il litorale di Renà, storicamente soggetto a significativi fenomeni erosivi, è stato selezionato quale oggetto di un progetto di significativa trasformazione del tratto di arenile al fine di aumentarne sicurezza e fruibilità. Gli interventi previsti, ancora non completati nella loro interezza, portati avanti dalla A.C. hanno modificato radicalmente dinamica ed estetica del litorale, combinando differenti effetti per ottenere la mitigazione del fenomeno erosivo e l'aumento della sicurezza sia del tratto di costa che del rilevato della limitrofa strada Aurelia.

L'evoluzione proposta per l'area di cantiere di Fincantieri, che interesserebbe l'arenile nella porzione a ponente dello stabilimento, opposto rispetto a Renà, proprio per il limitato aggetto delle strutture verso mare, si è dimostrato non avere alcun tipo di interferenza, sia positiva che negativa, nella propagazione del moto ondoso, nonché di indurre variazioni nell'intensità della corrente litoranea e di trasporto sedimentario che possono essere considerate trascurabili rispetto alle dinamiche del tratto costiero di levante già interessato da evidente fenomeno erosivo.

Alla luce degli approfondimenti svolti e dei risultati ottenuti si evince che, per la mitigazione dell'erosione del tratto costiero di Renà, sono da valutare unicamente gli effetti diretti ed indiretti degli interventi di difesa della costa pianificati nell'ambito dell'OCDPC 558/2018 della Protezione Civile, realizzati e in

progetto, che incidono direttamente sull'attenuazione dell'energia ondosa da largo verso riva e influenzano localmente direzione ed intensità della corrente litoranea.

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.*

Per l'approvazione urbanistica dell'intervento verrà chiesta in conferenza di servizi l'applicazione dell'art. 12 della LR 12/2012; nel progetto definitivo verranno definiti tutti i dettagli e gli approfondimenti relativi a tale norma e alla valutazione del completo rispetto delle condizioni in essa contenute.

Con riferimento alla Superficie Agibile, si conferma che l'intervento previsto non prevede la realizzazione di alcuna area coperta, ma solo delle strutture indicate, necessarie per la difesa dello stabilimento e il miglioramento nelle procedure di varo delle navi.

Per costruzione "al coperto" nei documenti presentati si è intesa la prefabbricazione dei singoli componenti e blocchi delle navi, all'interno delle officine già esistenti nello Stabilimento, per poi procedere al successivo assemblaggio nelle aree esterne, come già in essere e come descritto nei documenti di progetto.

- ***Possibile limitazione del progetto alla Fase 2***

La funzionalità del complesso delle tre fasi progettuali, sotto l'aspetto della difesa di sponda, risulta giustificata da quanto riportato nel materiale di progetto, unitamente a quanto già esposto ai precedenti punti della seguente nota.

La configurazione studiata prevede la realizzazione di tutte e 3 le fasi delle quali la prima (più urgente e interamente finanziata da Fincantieri) è necessaria per il proseguo delle attività cantieristiche e dovrà essere completata entro la prima metà del 2023.

Le altre due fasi saranno pianificate successivamente e seguiranno un loro autonomo iter autorizzativo.

Marghera lì 08/08/2022

Per Fincantieri Si S.p.A.
Dott. Ing. Elena Marcato