aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2023-0473873
del 01/06/2023

FO.RE.S.T. spa
Cap. Soc. € 413.200,00
C.C.I.A.A. Genova n. REA 196780
Codice Fiscale e N° Iscrizione - Reg. Imprese GE 00261090104
Partita IVA 00261090104
Sede Legale: Genova - Ponte Somalia
16149 GENOVA SAMPIERDARENA (Italy) - Ponte Somalia Ponente - Tel. +39.010.659851
E-Mail: forest@campostano.com - forest@pec.campostano.com - www.campostano.com

Genova, 1° giugno 2023

Spett.le
Regione Liguria
protocollo@pec.regione.liguria.it
Settore VIA e sviluppo sostenibile
via.certificata@cert.regione.liguria.it

All'att.ne del
Responsabile del Procedimento
Dott.ssa Federica Ciamberlano
federica.ciamberlano@regione.liguria.it

Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. - Regione Liguria - numero pratica 944, per il "progetto di delocalizzazione del deposito di Superba s.r.l. di Genova presso ponte Somalia" - Osservazioni.

1. Il soggetto autore delle presenti osservazioni:

FO.RE.S.T. S.p.A., con sede in Genova, Ponte Somalia Ponente Prolungamento Bacino di Sampierdarena, P.IVA: 00261090104, in persona del legale rappresentante Camillo Campostano (d'ora in avanti per brevità anche solo "**FOREST**"), in considerazione della nota prot. 2023-0368904 del 4 maggio 2023 con la quale il Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile del Dipartimento Ambiente e Protezione Civile della Regione Liguria ha comunicato l'avvenuta pubblicazione della documentazione per il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ex art. 19, comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006, intende rassegnare le seguenti osservazioni.

FOREST è concessionaria del compendio demaniale marittimo sito in Ponte Somalia Ponente Prolungamento in virtù dell'atto di concessione Arch. 2115/2, Reg. n. 259 del 31.12.2015, con scadenza fissata al 31 dicembre 2019, poi prorogata e da ultimo concessa per un periodo quadriennale con Deliberazione Protocollo n. 35 / 7.1 / 2021, del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale, fino al 30.6.2025.

Sul compendio demaniale sito in Ponte Somalia, dalla superficie pari a mq. 15.936, di cui aree coperte mq. 6.114 (sedime) e scoperte mq. 9.849. nel porto di

Genova, Forest svolge delle attività di "*uso sbarco e/o imbarco, deposito smistamento di prodotti forestali ed operazioni accessorie, sbarco/imbarco di yacht e motobarche sulle navi di prodotti forestali, svuotamento/riempimento di contenitori di prodotti forestali (cellulosa, carta in rotoli e in pallets) provenienti da altri terminals portuali, riconfezionamento e ricondizionamento del carico, sbarco imbarco di yacht da e per navi anche senza forestali a bordo, svuotamento/riempimento di contenitori anche di prodotti differenti da forestali prevalentemente acciai e semilavorati, sbarco imbarco di prodotti siderurgici da/per navi a carico intero*".

Tale concessione, rilasciata originariamente nel 1968 con durata iniziale trentennale, e quindi prevista fino al 1998, è stata più volte rinnovata: inizialmente per un periodo di tredici anni e, successivamente (per due volte), di quattro anni, da ultimo con atto Arch. 2115/2, Reg. n. 259 del 31.12.2015, con scadenza fissata al 31 dicembre 2019. La concessione è stata successivamente prorogata per sei mesi, con atto Arch. 2115/2, Reg. n. 218, fino al 30 giugno 2020, e poi *ex lege* per ulteriori dodici mesi in pendenza dell'emergenza Covid-19 per effetto dell'art. 199, comma 3°, D. L. 19/05/2020 n. 34 (conv. con legge 17/07/2020 n. 77), nelle more del completamento della procedura comparativa relativa all'istanza di rinnovo decennale presentata da FOREST ed all'istanza concorrente presentata da Terminal San Giorgio S.r.l., all'esito della quale, anche in ragione degli obiettivi strategici previsti, la proposta di FOREST è stata ritenuta maggiormente rispondente all'interesse pubblico *ex* art. 37 Cod. Nav, e pertanto è stato rilasciato titolo di durata quadriennale.

Potrà non essere d'interesse per l'autorità ricevente, ma si riferisce ugualmente anche al fine di rendere noto il rilievo dei traffici condotti dalla società scrivente nell'ambito del Porto di Genova, che l'Autorità di Sistema Portuale, nell'ambito del procedimento comparativo con l'istanza concorrente presentata dalla società Terminal San Giorgio, ha ritenuto che «***il mantenimento del traffico forestale nel porto di Genova risponda, allo stato, a un più rilevante interesse per l'Ente*** *e che pertanto, seppur conservativa e di continuità, sia preferibile – rispetto alla domanda di TSG – limitatamente a quanto infra l'istanza di FOREST in quanto in grado di offrire le maggiori garanzie per il mantenimento di tale attività specialistica già ad oggi effettuata sulle aree di Ponte Somalia ponente.* ***La prospettiva di mantenimento di un traffico specializzato come quello in questione è peraltro in linea […] con gli obiettivi e le previsioni pianificatorie dell'area Territoriale di Sampierdarena del vigente Piano Regolatore Portuale, laddove è prevista la creazione di un unico polo territoriale per i traffici convenzionali caratterizzato dalla copresenza di funzioni miste e di funzioni***

specializzate. ***La natura multibusiness dello scalo di Genova e del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel complesso costituiscono, come richiamato nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema - DPSS in via di approvazione, un elemento di forza dello stesso, da valorizzarsi anche nella gestione del territorio e nelle previsioni pianificatorie***».

2. Il progetto di Superba

Come noto, con istanza datata 15.09.2021, da ultimo integrata con nota del 12.10.2021, Superba S.r.l. ha chiesto l'assegnazione per almeno 50 anni di **77.000 mq** presso Ponte Somalia, con contestuale presentazione di proposta di ATF, ai fini della delocalizzazione del proprio deposito costiero di prodotti chimici e petrolchimici, sito attualmente in Genova Multedo, quali: glicoli (meg, deg), metanolo, metil-etil-chetone, acetato di vinile monomero, acetato di etile, ortoxilene, cicloesanone, esano, eptano, toluolo, ipa, solventi idrocarburici, acido acetico, acetone, stirolo, soda caustica nonché biodiesel/gasolio vegetale ed oli vegetali (anche alimentari).

Per svolgere la predetta attività è prevista la realizzazione di un nuovo impianto costituito da un parco serbatoi metallici, e relative tubazioni di collegamento, a tetto fisso o galleggiante, cilindrici, verticali, fuori terra, con annessi locali di servizio, quali centrale termica, sala antincendio, cabina elettrica e impianto di inertizzazione di azoto.

A seguito dell'istanza presentata da Superba S.r.l., l'Autorità di Sistema Portuale ha avviato il relativo procedimento.

Al contempo, con l'istanza proposta al Settore Valutazione di Impatto Ambientale e sviluppo sostenibile, Superba s.r.l. ha chiesto l'attivazione della procedura di screening/verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di delocalizzazione del deposito Superba s.r.l. di Genova presso Ponte Somalia.

Nell'istanza si legge che il progetto prevede la realizzazione di 71 serbatoi fuori terra (per 94.000 m3) con la presenza di binari ferroviari per l'attività di movimentazione e stoccaggio dei prodotti liquidi: la previsione di movimentazione annua stimata dalla società è di circa 300.000- 400.000 tonnellate.

Si ritiene che il progetto ricada tra quelli elencati all'allegato IV alla parte seconda del d.lgs. 152/2006, ed in particolare alla categoria "Altri progetti", di cui al punto 8 dell'allegato, lettera g): "*stoccaggio di petrolio, prodotti petroliferi, petrolchimici e*

chimici pericolosi, a sensi della legge 29 maggio 1974, n. 256, e successive modificazioni, con capacità complessiva superiore a 1.000 m3;".

La società proponente, nello studio preliminare ambientale ha concluso ritenendo che il progetto esaminato non comporta impatti ambientali negativi significativi rispetto allo stato attuale e che pertanto non occorrerebbero misure di mitigazione ulteriori rispetto a quelle previste nel progetto: per queste ragioni ritiene che la Regione dovrà escludere il progetto in esame dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e che pertanto la verifica di assoggettabilità a VIA dovrà concludersi con segno negativo.

Ha prodotto, in prima battuta, lo studio preliminare ambientale, la determinazione del livello di incidenza paesistica e la valutazione previsionale di impatto acustico.

3. Le richieste di integrazione

In riferimento alla documentazione ricevuta, il Settore Valutazione Impatto Ambientale ha reso nota, pubblicandola sull'apposita sezione del sito relativa ai procedimenti in materia di VIA attualmente pendenti, la nota prot. 2023-0293303 del 21 marzo 2023, con la quale ha elencato le numerose carenze progettuali nonché le, altrettanto numerose, richieste di integrazioni documentali.

In primo luogo, poiché il progetto attiene alla collocazione presso Ponte Somalia non solo dei depositi della ditta Superba s.r.l. ma anche della ditta Carmagnani "AC" s.p.a., ha rilevato la mancanza di un atto di delega da parte della Carmagnani all'attivazione del procedimento di assoggettabilità a VIA del progetto (punto 1).

Ha chiesto, inoltre ed in ogni caso, un chiarimento su quali parti progettuali siano da considerare in capo a Superba e quali alla Carmagnani, chiedendo di differenziare le aree che ciascuna società intende occupare (punto 2).

Inoltre, ha chiesto maggiori dettagli sul cronoprogramma di disponibilità delle aree interessate dal progetto, atteso che attualmente tali aree sono legittimamente occupate da FOREST e da Terminal San Giorgio, in forza dei rispettivi provvedimenti concessori (punto 3)

Ancora, ha chiesto di esplicare la capacità del deposito delle sostanze da stoccare, "*evidenziando la capacità in litri dei diversi materiali dal più leggero al più pesante*" (punto 4).

In merito alla documentazione integrativa, ha suddiviso le richieste in diversi "blocchi": quelle relative al comparto del **suolo**, alla **gestione dei rifiuti e TRS – terre e rocce da scavo – sia in fase di cantiere sia *ante* e *post operam***, sulla **pianificazione territoriale ed urbanistica**, sul comparto **acque**, sul **rumore** e sui **campi elettromagnetici**, su qualità dell'**aria, traffico e movimentazione materiali**, sulla **mitigazione dei possibili impatti ed impatti cumulativi**.

4. Apertura della cosiddetta "fase pubblica"

In data 4 maggio 2023 è stata resa disponibile sul sito della Regione Liguria, nella sezione relativa al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA per l'intervento, la documentazione complessiva sulla cui base il competente Dipartimento adotterà il provvedimento definitivo di assoggettabilità o non assoggettabilità a VIA del progetto.

Pertanto, ha preso avvio la cosiddetta "fase pubblica" del procedimento in costanza della quale è possibile rassegnare le presenti osservazioni, con cui si rileverà come le criticità – rilevate anche da altri soggetti pubblici in precedenti passaggi procedimentali – non siano state ridotte né chiarite dal soggetto proponente e pertanto si concluderà per la necessità di giudicare gli impatti ambientali previsionalmente prodotti come gravi e significativi.

Alle valutazioni di natura ambientale si devono premettere alcune considerazioni più squisitamente tecnico-giuridiche sulla non ricevibilità dell'istanza di assoggettabilità a VIA e sulla necessità che lo stesso procedimento venga archiviato ed, eventualmente, ricominciato con una nuova istanza.

5. Considerazioni sulla irricevibilità dell'istanza ex art. 19 d.lgs. 152/2006

L'esame della documentazione pubblicata il 4 maggio 2023 sull'apposita sezione relativa al procedimento VIA pendente innanzi alla Regione Liguria consente di ritenere certamente non superate le criticità che erano emerse e che sono state descritte al punto 3 del presente scritto.

I) Viene in rilievo, infatti, la nota sottoscritta dal Sindaco di Genova e trasmessa al Settore Valutazione d'Impatto Ambientale e sviluppo sostenibile della Regione Liguria, prot. del Comune n. 183876 datata 26 aprile 2023, protocollo della Regione Liguria n. 2023-0356928 pari data.

La nota reca un contenuto quantomeno, per usare un eufemismo, singolare.

Il Sindaco riscontra, infatti, le richieste di integrazioni rivolte dalla Regione alla società Superba s.r.l., sostituendosi pertanto al soggetto privato.

Tale primo elemento sarebbe già sufficiente per giustificare la scelta del termine con cui si è anticipato il commento della scrivente, ma vi è di più.

Il Sindaco scrive in riscontro alla nota regionale del 21 marzo 2023, prot. 2023-0293303 con particolare riferimento ai punti 1 e 2, ovverosia alle richieste di chiarimenti del competente Settore regionale VIA: 1) sulla mancanza di un atto di delega della società Carmagnani "AC" s.p.a. all'attivazione del procedimento di assoggettabilità a VIA del progetto, atteso che il progetto attiene alla collocazione presso Ponte Somalia dei depositi della Superba ma anche della Carmagnani e 2) su quali parti progettuali siano da considerare in capo a Superba e quali alla Carmagnani, chiedendo di differenziare le aree che ciascuna società intende occupare.

Ebbene, nonostante l'evidenza di quale debba essere l'unico soggetto deputato a riscontrare tali richieste (inutile dire che solo il soggetto privato proponente, Superba, è in possesso di tali informazioni), il Sindaco scrive che l'Amministrazione Comunale ha tutta l'intenzione di rilocare i depositi costieri di Carmagnani s.p.a. e Superba s.r.l. nell'area portuale e che ciò possa costituire "*almeno temporaneamente, surroga in merito alle integrazioni e ai chiarimenti richiesti dalla stessa*".

Pertanto, secondo l'intendimento del Sindaco, la volontà dell'amministrazione comunale di rilocare i depositi di Carmagnani s.p.a. dovrebbe supplire alla mancanza dell'atto di delega della società privata.

La stessa volontà dell'amministrazione comunale dovrebbe supplire all'informazione relativa a quali parti di Ponte Somalia saranno occupate dai depositi di Superba s.r.l. e quali dai depositi di Carmagnani s.p.a..

Probabilmente la scelta del termine "singolare" per descrivere il contenuto di questa nota è fin troppo clemente perché è vero invece che tale nota è bizzarra e di

contenuto impossibile, oltre che illegittimo: il privato proponente, Superba s.r.l., avrebbe potuto e dovuto riscontrare inviando l'atto di delega richiesto o dichiarando che non esiste alcun atto di delega (punto 1) e, in dipendenza dalla compartecipazione di Carmagnani s.p.a. al progetto di delocalizzazione, avrebbe dovuto inviare tavole progettuali ed indicazioni specifiche relative al punto 2.

Ed invece il Sindaco ha riscontrato affermando che "l'attualità dell'intenzione della Amministrazione Comunale" dovrebbe costituire surroga alle richieste dei punti 1 e 2: il che è, francamente, inaccettabile e rende totalmente improcedibile l'istanza di assoggettabilità a VIA di Superba s.r.l. che pertanto dovrà essere archiviata per difetto di legittimazione attiva, si consenta di mutuare un termine prettamente processuale, e per gravi carenze documentali.

Difetto di legittimazione attiva in quanto il procedimento di assoggettabilità a VIA avrebbe dovuto essere attivato da due soggetti, Superba s.r.l. e Carmagnani s.p.a., ed invece risulta attivato solo da Superba s.r.l. .

Carenze documentali per la conseguente impossibilità di distinguere quali parti del progetto sono attribuibili a ciascuno dei due soggetti necessariamente coinvolti.

II) Viene in rilievo, in secondo luogo, la nota trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale a Superba s.r.l., Attilio Carmagnani "AC" S.p.a., Regione Liguria, e recante il prot. regionale d'ingresso n. 2023-0329193 del 5 aprile 2023.

Con la richiamata nota, l'autorità portuale non fa che evidenziare le numerose criticità del progetto proposto da Superba così rendendo evidente che non esiste un cronoprogramma di disponibilità delle aree interessate dal progetto (punto 3 delle richieste del competente settore VIA della Regione) e che sono presenti numerose questioni non superate.

Prima fra tutte (si legge dal primo capoverso della nota) il progetto trasmesso da Superba non è in linea con la delibera del Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema prot. 104/2021 del 30.12.2021.

L'Autorità ha chiesto – ed è rimasta evidentemente inascoltata – che fosse consentita la migliore compatibilità del progetto con le attività limitrofe, anche in merito alla contestuale utilizzazione degli accosti per traffici differenti; ha chiesto un aggiornamento del piano economico-finanziario (PEF), comprensivo del

cronoprogramma degli investimenti; ha chiesto che venisse acquisito l'assenso della società Attilio Carmagnani s.p.a..

Per quanto riguarda i profili pianificatori, dato atto che il progetto vagliato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prevedeva minori capacità di stoccaggio rispetto a quello che è stato inviato in Autorità di Sistema, l'Autorità ha rilevato la necessità di integrare con:

- le valutazioni di competenza della Capitaneria di Porto sulla sicurezza della navigazione;
- l'analisi del clima anemometrico locale;
- pareri/atti di assenso degli Enti preposti alla sicurezza della navigazione aerea in merito ai profili di rischio;
- valutazione del Comune sulla compatibilità degli esiti dello studio di traffico e del modello di microsimulazione con la qualità della circolazione e delle altre attività presenti o previste.

L'Autorità ha chiesto una integrazione anche in relazione alla discrasia tra la valutazione di rischio proposta in sede di ATF e quella relativa al progetto trasmesso, in cui sono indicate due navi all'accosto, invece di una.

L'Autorità, ancora, ha chiesto integrazioni documentali e non è dato sapere se le richieste siano state esaudite.

Alle superiori considerazioni, che rendono inevitabile un provvedimento di archiviazione della domanda di assoggettabilità a VIA è necessario aggiungerne di ulteriori attinenti i profili più squisitamente ambientali che militano, ove l'amministrazione regionale si determini a concludere il presente procedimento, nella necessità che il progetto di Superba s.r.l. venga sottoposto a VIA, in quanto recante un impatto ambientale rilevante e negativo, tenuto conto delle linee guida contenute nel decreto del Ministero dell'Ambiente del 30 marzo 2015.

6. Considerazioni sull'impatto ambientale del progetto.

A) La scrivente ha esaminato la nota prot. 2023-0220753 del Settore Difesa del Suolo Genova, del Dipartimento Ambiente e Protezione Civile della Regione che esprime diverse perplessità rispetto alle indagini idrauliche svolte in virtù della presenza del Rio

Promontorio, nonché sul fatto che le opere in esame ricadono su Area Speciale B2, nella Carta della Suscettività al Dissesto del Piano di Bacino.



**Rio Promontorio che non risulta essere indagato idraulicamente nel Piano di Bacino Ambito 12-13*

L'esame della documentazione inviata da Superba Srl in data 05/04/2023 in risposta alla richiesta di chiarimenti della Regione Liguria (prot. 2023-0293303) non contiene "Studio Idraulico" di dettaglio ai fini di ottenere deroga alla fascia di rispetto (che rimane, pertanto di 20 m).

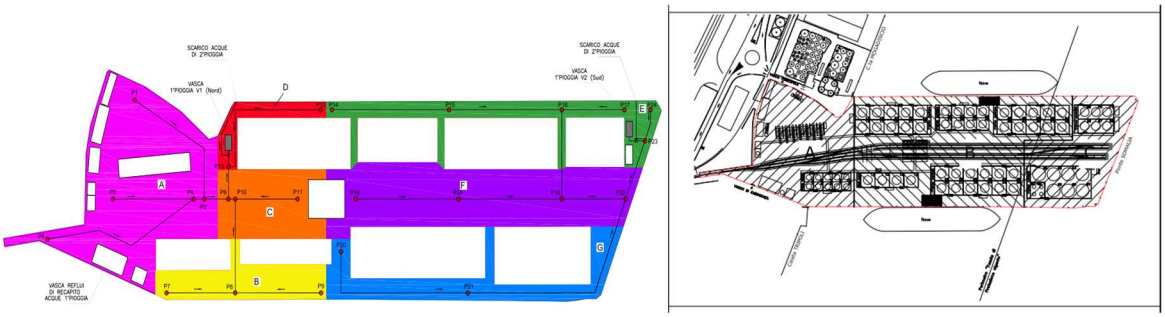
Inoltre, la suddetta documentazione contiene una Relazione Geologica redatta nel 2011 ai fini del rifacimento della pavimentazione della banchina di levante del Ponte Somalia.

Si tratta di una relazione geologica senza indagini sismiche e non uniformata rispetto all'attuale Normativa in vigore (NTC 2018), la cui nota di accompagnamento

stessa rimanda a successive indagini geognostiche da eseguirsi contestualmente alle operazioni di demolizione delle opere esistenti.

B) Rispetto al trattamento delle acque di prima pioggia, trova applicazione il Regolamento Regionale n. 4/2009 secondo il quale: "*La formazione, il convogliamento, la separazione, la raccolta, il trattamento e l'immissione nel recapito finale delle acque di prima pioggia e di lavaggio sono soggetti alle disposizioni del presente Capo qualora provengano dalle superfici scolanti di insediamenti ed installazioni in cui si svolgono o siano insediati: … f) gli stabilimenti e insediamenti con destinazione commerciale o di produzione di beni le cui aree esterne siano adibite all'accumulo o stoccaggio di materie prime, di prodotti o rifiuti che possano provocare il rilascio di sostanze pericolose di cui alle tabelle 3/A e 5 dell'allegato V alla parte terza del D. Lgs n. 152/2006* ." (art. 7, lett. f).

Sulla base dello stralcio fornito da Superba come allegato 4 alle integrazioni, di seguito riportato fuori scala, si osserva che non risultano trattate le acque meteoriche che interessano i bacini di contenimento dei sili installati, come da progetto proposto.



Sulla base di quanto previsto dall'art. 7 del R.R. 04/2009 anche suddette acque dovrebbero essere sottoposte a trattamento, in quanto riconducibili al comma f) del citato articolo.

C) Ancora, in relazione alla gestione dei rifiuti prodotti, occorre osservare che nei documenti attinenti non si menziona, se non in maniera superficiale, il trattamento degli oli di sentina: tali oli devono essere necessariamente scaricati prima dell'attracco, e si configurano quali rifiuti prodotti dal gestore dello stoccaggio a terra.

Il tema non risulta essere approfondito, nonostante la certa rilevanza.

D) Il D.Lgs. n.182/03, recependo la direttiva 2000/59/CE, ha definito l'obbligo per le navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato italiano, di utilizzare gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti per la raccolta degli stessi.

Con tale Decreto, il legislatore ha delegato alle Autorità portuali, il compito di provvedere alla programmazione di tutti i servizi che consentano di assicurare l'efficienza e l'efficacia nella raccolta dei rifiuti da navi e residui del carico nel rispetto degli standard di sicurezza per l'ambiente oltre a quelli di tutela e salvaguardia della salute dell'uomo.

I rifiuti prodotti dalle navi, ai sensi della disciplina richiamata, sono divisi in gruppi che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati alla Convenzione Internazionale MARPOL, ratificata in Italia con Legge 29 settembre 1980, n. 662 e in particolare, tutti i rifiuti e/o residui del carico, ovvero i resi di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave o nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di carico e di pulizia, ivi comprese le acque di lavaggio (slops) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico e i suoi residui.

La MARPOL 73/78 in realtà, ha sei allegati tecnici, ognuno dei quali si occupa di una fonte potenziale d'inquinamento che può essere causata dalle navi e precisamente:

- Allegato I – inquinamento da petrolio (petrolio, olio combustibile, idrocarburi);

- Allegato II – inquinamento da sostanze liquide nocive, trasportate alla rinfusa;

- Allegato III – inquinamento da sostanze dannose trasportate in imballaggi;

- Allegato IV – inquinamento da liquami (acque reflue grigie e nere);

- Allegato V – inquinamento da rifiuti solidi (rifiuti domestici, plastica, imballaggi, stracci, vetro, carta, stoviglie, ceneri, ecc.);

- Allegato VI – inquinamento atmosferico.

Ogni porto deve essere dotato d'impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, adeguati, in relazione alla classificazione dello stesso porto.

Le navi che approdano nei porti, come previsto dall'Art. 6 del D. Lgs. 182/2003, hanno l'obbligo di notificare all'Autorità Marittima, riportandoli su apposito modulo (cfr. modulo di notifica), i seguenti dati:

1) Nome della nave, indicativo di radio e numero IMO;

2) Stato di bandiera;

3) Ora presunta di arrivo (ETA expected time arrival);

4) Ora presunta di partenza (ETD expected time departure);

5) Precedente e successivo porto di scalo;

6) Ultimo porto di scalo in cui sono stati conferiti i rifiuti prodotti dalla nave;

7) La risposta alla domanda "*intendete conferire tutti…../alcuni… /nessuno dei rifiuti prodotti*";

8) Tipo e quantitativo di rifiuti e/o residui da conferire o trattenuti a bordo e percentuale di capacità residua della nave.

La notifica deve contenere tutte le informazioni sui rifiuti presenti a bordo e sostituisce, per la nave produttrice di rifiuti, gli obblighi di comunicazione ambientale previste dal D. Lgs. 152/06.

La notifica deve effettuarsi:

- almeno 24 ore prima dell'arrivo nel porto di scalo, se detto porto è noto;
- non appena il porto di scalo è noto, qualora sconosciuto, a meno di 24 ore dall'arrivo;
- prima della partenza dal porto di scalo precedente, se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.

Ricevuta la notifica, l'Autorità Marittima trasmetterà immediatamente le informazioni all'Autorità di Sistema Portuale.

Le navi in servizio di linea con scali regolari possono fornire le informazioni di cui sopra cumulativamente all'Autorità Marittima dello scalo di conferimento rifiuti (Art. 6, comma 4 D. lgs. 182/2003).

Ogni nave, prima di lasciare il porto, dovrà conferire i rifiuti prodotti dalla nave all'impianto portuale di raccolta.

Sia il modulo di notifica, sia i modelli di attestazione del servizio, compilati all'atto del ritiro dei rifiuti, da parte dell'azienda concessionaria e rilasciati alla nave, regolarmente timbrati e firmati, attestano lo svolgimento regolare del servizio, nonché le quantità e qualità dei rifiuti effettivamente conferiti all'impianto di raccolta portuale.

Il soggetto concessionario del servizio di raccolta e smaltimento rifiuti per i porti si configura, sulla base della vigente normativa, come **DETENTORE DEL RIFIUTO/PRODUTTORE DEL RIFIUTO**.

In tale ottica sarebbe opportuno approfondire, e non si riscontra nella documentazione prodotta:

- Tipologia e quantitativo dei rifiuti che l'azienda intende stoccare.
- Se la gestione dei rifiuti prodotti si configura anche come possibile servizio di gestione rifiuti prodotti dalle navi, ed in questo caso occorerebbe che venga garantita la distanza di 200 mt dal centro abitato, in quanto si rientrerebbe nell'applicazione del piano regionale dei rifiuti che prevedono distanze dal centro abitato pari ad almeno 200 m.

E) Ai sensi dell'art. 4 comma 3 del d.lgs. 334/99, è stato emanato il D.M. 293/2001, in relazione ai porti industriali e petroliferi, al fine di garantire i livelli essenziali di sicurezza previsti dal d.lgs. 334/99.

Il decreto riporta la definizione di porto industriale/petrolifero, intendendolo quale infrastruttura portuale, individuata nel piano regolatore portuale o con provvedimento dell'autorità competente, in cui si effettuano attività di carico, scarico, trasbordo e deposito di sostanze pericolose (in quantità uguali o maggiori a quelle della colonna 2 dell'Allegato I al D.lgs. 334/99), destinate a stabilimenti industriali, impianti produttivi o depositi, ovvero dagli stessi inviate al porto per l'imbarco.

L'autorità competente è l'autorità portuale nei porti in cui essa è istituita e l'autorità marittima negli altri porti. Per ogni porto industriale e petrolifero (e anche commerciale, a seguito dell'emendamento apportato dal D.Lvo 238/2005) deve essere redatto il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP).

Nel progetto non si rilevano i doverosi approfondimenti sui pericoli e i rischi d'incidente rilevante per le attività di cui al progetto, gli scenari incidentali per ciascuna eventuale sequenza incidentale, le procedure e le condotte utili a ridurre i rischi, le misure atte a garantire la sicurezza dell'area, anche e soprattutto rispetto a ricettori sensibili e/o centri abitati alla luce del rischio idrogeologico ed ambientale, che dovrebbero essere esaminati.

F) Rispetto al Piano Regolatore Comunale, nel dubbio sulla coerenza tra PTR e PRG, si rileva che non esiste una cartografia che comprende il limite di inedificabilità dovuto alla presenza del Rio Promontorio, congiuntamente al cono aereo ed alla tipologia di materiali contenuta nei silos.

***

Tutto ciò premesso e considerato, FO.RE.S.T. S.p.A. chiede al settore competente alla conduzione del procedimento di assoggettabilità a VIA Regionale di esprimersi nel senso dell'archiviazione del procedimento avviato con l'istanza di Superba ed indicato al n. 944, per difetto di integrità della domanda, in mancanza della delega e/o dell'atto di assenso della società Attilio Carmagnani "AC" s.p.a. e, in subordine, di ritenere insufficiente la documentazione prodotta dalla società istante Superba s.r.l.; in subordine, ove la domanda sia ritenuta legittima e la documentazione completa, di concludere per l'assoggettabilità a VIA del progetto in quanto produttivo di impatto ambientale significativo ai sensi del DM 30 marzo 2015.

Distinti saluti,

FO.RE.S.T. S.p.A.