



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



La Spezia Container Terminal SpA
direzione.lsct@pec.contshipitalia.com

progettisti
Modimar Project
modimarproject@legalmail.it

SEDE
Ufficio Tecnico

Oggetto: Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata, modalità asincrona per approvazione progetto di ampliamento calata Ravano nel Porto Mercantile della Spezia
Proponente La Spezia Container Terminal SpA

In riferimento alla conferenza di servizi in oggetto, si trasmette in allegato determinazione di assenso Prot-2022-0664543 in data 01.08.2022 della Regione Liguria Servizio Urbanistica Settore Tutela del Paesaggio, nonché parere prot. 2022-0688822 in data 02.08.2022 della Regione Liguria Settore Ecologia.

IL DIRIGENTE
Dott. Luca Perfetti

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)



REGIONE LIGURIA

VICE DIREZIONE GENERALE
TERRITORIO

SERVIZIO URBANISTICA
SETTORE TUTELA DEL PAESAGGIO E
DEMANIO MARITTIMO



aoorig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2022-0664543
del 01/08/2022

Oggetto: Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14bis della L. n. 241/1990 s. m. e i. e dell'art. 13 della L. n. 120/2020, indetta in forma semplificata e modalità asincrona per l'approvazione del progetto relativo a: ampliamento di calata Ravano nel porto mercantile della Spezia.

Comune: della Spezia (SP).

Proponente: LSCT La Spezia Container Terminal.

Servizio Urbanistica
Fasc. class. n. 2022/11.6.2.0.0/26
Pratica n. 4936

Settore Tutela del Paesaggio
e Demanio Marittimo
Fasc. class. n. 2022/11.6.8.0.0/215
Pratica n. 44.656

All'Autorità di Sistema Portuale del
Mar Ligure Orientale Porti della
Spezia e Marina di Carrara
Via del Molo, 1
19126 LA SPEZIA (SP)

p.c. Alla Soprintendenza Archeologia
Belle Arti e Paesaggio per la Città
Metropolitana di Genova e la
Provincia della Spezia
Via Balbi, 10
16126 GENOVA (GE)

Al Comune della Spezia
Dipartimenti III° Pianificazione
Territoriale, Patrimonio e Progetti
Speciali
Piazza Europa, 1
19124 LA SPEZIA (SP)

Trasmessa via p.e.c.

Determinazione di assenso

Si fa riferimento alla nota, corredata di elaborati grafici trasmessi in formato digitale, protocollo n. 2593 del 31 gennaio 2022, qui pervenuta via p.e.c. il 2 febbraio 2022 ed assunta al protocollo generale n. Prot-2022-081947 pari data, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara - ha indetto, ai sensi dell'art. 14bis della L. n. 241/1990 s. m. e i. e dell'art. 13 della L. 120/2020, una Conferenza di Servizi in forma semplificata e modalità asincrona volta all'approvazione, sotto il profilo urbanistico, territoriale e paesaggistico, dell'intervento in oggetto indicato.

Con successiva nota protocollo n. 5346 del 1 marzo 2022 la stessa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara - ha sospeso il procedimento come sopra avviato.

Ancora, con nota protocollo n. 15980 del 23 giugno 2022, qui pervenuta via p.e.c. lo stesso 23 giugno 2022 ed assunta a protocollo generale n. Prot-2022-0426582 stessa data, la già citata Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara - ha riavviato i termini della Conferenza di Servizi decisoria come sopra interrotti.

Nel mentre, il proponente, LSCT La Spezia Container Terminal, ha trasmesso, con la nota protocollo n. 30/2022 del 21 giugno 2022, qui pervenuta via p.e.c. il successivo 22 giugno 2022 ed assunta a protocollo generale n. Prot-2022-0424821 stessa data, la documentazione integrativa.

Infine, con nota protocollo n. 35/2022 dell'8 luglio 2022, qui pervenuta via p.e.c. l'11 luglio 2022 ed assunta a protocollo generale n. Prot-2022-0490293 pari data, LSCT La Spezia Container Terminal ha trasmesso ulteriore documentazione integrativa.

Al riguardo si osserva quanto segue.

Il progetto presentato dalla LSCT La Spezia Container Terminal prevede, in attuazione delle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale della Spezia, l'ampliamento dell'esistente calata Ravano destinata al traffico dei contenitori.

Attualmente lo specchio acqueo interessato dall'intervento, ricompreso tra la radice est del molo Fornelli e la banchina di calata Ravano, è occupato dalla Marina del Canaletto, dalle attrezzature destinate alla nautica sociale e da diporto.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha già predisposto, ed in gran parte realizzato, le opere necessarie al trasferimento della Marina del Canaletto in corrispondenza del molo Pagliari.

Il nuovo terminal avrà una superficie di circa 12 ha, una lunghezza della banchina operativa pari a mt. 520, la quota della banchina sarà posta a + 2,50 mt. s.l.m.m. mentre il fondale è previsto che sia dragato fino a -15,00 mt. s.l.m.m. per consentire l'attracco delle navi portacontenitori di nuova generazione di lunghezza fin a 400 mt.

Sul nuovo piazzale operativo del terminal è prevista la realizzazione di otto aree, da 28 mt. di larghezza ciascuna, ove stoccare i contenitori; ciascuna area di deposito è asservita a due gru su rotaia automatiche del tipo ARMG, in grado di movimentare contenitori fino alla sesta fila.

A tergo delle aree di deposito dei contenitori è inoltre prevista la realizzazione di un moderno scalo ferroviario collegato direttamente alla rete ferroviaria portuale (La Spezia Marittima), dotato di cinque fasci di binari lunghi 500 mt., corredati di n. 4 gru su rotaia del tipo RMG.

Per la realizzazione della colmata della Marina del Canaletto è previsto l'impiego di materiale di cava.

All'interno dell'area di progetto sono attualmente presenti i seguenti corsi d'acqua: canale Fossamastra (all'interno del quale confluiscono le acque del canale Montecatini), fosso Melara e torrente Vecchia Dorgia; la soluzione progettuale prospettata prevede il convogliamento delle acque all'interno di un nuovo unico canale ed il successivo scarico a mare in corrispondenza del nuovo fronte banchina.

In sintesi il progetto di ampliamento del terminal Ravano comprende le seguenti opere di ingegneria:

- realizzazione della nuova banchina di collegamento tra quella radicata al molo Fornelli Est e la calata Ravano, ambedue già disposte su un unico allineamento, a chiusura del varco esistente;
- colmata dell'attuale bacino della Marina del Canaletto;

- adeguamento strutturale della banchina della calata Ravano ai nuovi requisiti progettuali (profondità al piede -15.00 m s.l.m.m, sovraccarico di piazzale 60 kN/m², presenza di una gru STS da 25 rows con interasse tra i binari pari a 30,48 m);
- completamento e adeguamento strutturale della banchina alla radice del molo Fornelli Est ai nuovi requisiti progettuali (profondità al piede -15.00 m s.l.m.m, sovraccarico di piazzale 60 kN/m², presenza di una gru STS To Shore da 25 rows con interasse tra i binari pari a 30,48 m);
- via di corsa lato terra delle gru di banchina da realizzare su tutto lo sviluppo della banchina (520 m), con asse di scorrimento posto a 30,48 m dalla via di corsa lato mare, dimensionata considerando la presenza di una gru STS da 25 rows;
- arredi di banchina e sistemi per l'alimentazione e la messa in sicurezza delle gru di banchina;
- vie di corsa delle gru di piazzale (16 gru su rotaia tipo ARMG);
- scalo ferroviario (n°5 binari di lunghezza pari a 500 m, raccordi con la ferrovia portuale) e vie di corsa delle gru RMG;
- canalizzazione del fosso Melara e del canale Termomeccanica che sfocia nella Marina del Canaletto a fianco della radice ovest dell'area Ravano (sviluppo circa 310 m);
- impianti elettrici di MT (Media Tensione) e BT (Bassa Tensione) comprensivi di cabina primaria (cabina Ravano LSCT) e cabine secondarie e sistemi di alimentazione delle gru di banchina e di piazzale, trasmissione dati, illuminazione, videosorveglianza, controlli accessi;
- impianto di raccolta, trattamento e smaltimenti acque meteoriche e impianto antincendio;
- impianti speciali: sistema di supervisione e di controllo della rete di distribuzione dell'energia elettrica in MT e delle utenze in BT, sistema integrato di telecontrollo delle cabine elettriche, sistema di gestione del piazzale, sistema di automazione, manutenzione, riparazione e anticollisione delle gru.

DISCIPLINA TERRITORIALE

Sotto il profilo territoriale l'area del bacino portuale della Spezia ove è prevista la realizzazione dell'ampliamento del terminal Ravano ricade in una zona che il vigente Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (approvato con D.C.R. n. 6/1990 s. m. e i. da ultimo modificato con D.C.R. n. 18 del 2 agosto 2011) classifica, relativamente al sub assetto insediativo, come zona **AI-CO** (Attrezzature ed Impianti soggetti al regime normativo di Consolidamento), disciplinata dall'art. 56 delle relative Norme di Attuazione.

In tale zona è ammesso l'adeguamento dell'impianto esistente, sia sotto il profilo funzionale che per quanto attiene a quello paesistico-ambientale; sono consentiti interventi di modificazione delle strutture esistenti e di ampliamento dell'impianto stesso, volti al suo consolidamento ed al miglioramento dell'inserimento nel contesto ambientale.

Il progetto in esame interessa unicamente aree disciplinate in via esclusiva dal PRP, per cui l'accertamento della conformità delle opere da eseguire è effettuato da parte della competente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti della Spezia e Marina di Carrara nell'ambito del procedimento di Conferenza di Servizi ex art. 14bis della L. n. 241/1990 s. m. e i.

Infine la zona portuale, in cui sono localizzati i lavori in progetto, non è sottoposta a vincolo idrogeologico, ai sensi degli articoli 1 e seguenti del R.D. 30 dicembre 1923 n. 3267 s. m. e i. e non risulta classificata, dalla D.G.R. n. 328/2006, come Sito di Interesse Comunitario.

Sulla base delle risultanze dell'istruttoria condotta dal Servizio regionale Urbanistica si ritiene che il progetto in esame sia, nel suo complesso, compatibile con le indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, esaminato con particolare riferimento al regime normativo – sub assetto insediativo – della zona **AI-CO** in quanto preordinato al miglioramento e al potenziamento, sotto il profilo funzionale, dell'impianto portuale esistente in funzione di un previsto incremento dei traffici, soprattutto per quanto riguarda quello dei container, in un contesto in cui non sono presenti elementi di particolare pregio sotto il profilo paesaggistico in quanto già caratterizzato dalla presenza di impianti e strutture di carattere portuale di significativo impatto.

VINCOLI E PROFILI PAESAGGISTICI

L'area interessata dall'intervento in oggetto indicato risulta assoggettata al vincolo paesistico-ambientale "generico" (a tutela della fascia dei 300 mt. dalla linea di costa), imposto a norma del D.L. n. 312/1985, convertito con modificazioni nella L. n. 431/1985, oggi corrispondente all'art. 142, comma 1, lett. a), del D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 s. m. e i.

Al riguardo, a seguito dei chiarimenti formulati dalla Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio con la Circolare n. 10/2022, considerato che allo stato degli atti, non risulta possibile determinare, alla data del 6 settembre 1985, l'esatta perimetrazione delle aree in allora destinate unicamente a funzioni di tipo portuale e di conseguenza "assimilabili" alle zone omogenee di tipo B, si ritiene che, in assenza di tale riscontro, per l'area interessata dal progetto non possa trovare applicazione quanto disposto dall'art. 5, comma 1-septies, della L. n. 84/1994 "*Riordino della legislazione in materia portuale*", come da ultimo modificata dal D.L. n. 121 del 10 settembre 2021, convertito nella L. 9 novembre 2021 n. 156.

Pertanto risulta necessario acquisire, sul progetto in esame, l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del richiamato D. Lgs. n. 42/2004 s. m. e i.

La competenza in merito alle valutazioni in ordine agli aspetti paesaggistici è in capo all'Amministrazione regionale per effetto dell'art. 6, comma 1, lett. d), della legge regionale n. 13/2014 s. m. e i. ("Testo unico della normativa regionale in materia di paesaggio") come da ultimo modificata dalle ll.rr. n. 1/2020 e n. 9/2020.

Il citato progetto di ampliamento dell'esistente calata Ravano destinata al traffico dei contenitori ed il conseguente trasferimento dell'attuale Marina del Canaletto con le sue attrezzature di nautica da diporto e sociale è stato valutato in sede di approvazione del Piano Regolatore Portuale della Spezia dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con Decreto n. 317 dell'11.04.2006 che ha espresso la compatibilità ambientale favorevole relativamente agli ambiti 5 e 6 (Porto commerciale – che ricomprende il citato intervento) ed ambiti vari con prescrizioni e riserve, ad esclusione di alcune previsioni.

In detto decreto n. 317/2006 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria, dopo avere inizialmente espresso il proprio diniego con nota n. 339 BB.NN. 15521 del 14.02.2005, con successiva nota n. 14050 del 16.12.2005, valutati ulteriormente i chiarimenti e gli approfondimenti forniti dall'allora Autorità Portuale della Spezia, facendo seguito alle risultanze della riunione tecnica svoltasi presso la sede della Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici in data 05.12.2005, ha espresso sostanzialmente un parere di compatibilità alle previsioni relative all' ambito 6 - porto mercantile - in questione.

Tutto ciò premesso, l'intervento di risistemazione ed ampliamento dell'esistente calata Ravano destinata al traffico dei contenitori rientra nel quadro programmatico e pianificatorio tra il Sistema Portuale e l'Ambito Città della Spezia anche attraverso accordi tra le parti che prevedono un riassetto funzionale sostenibile delle attività portuali e la riqualificazione del fronte urbano "waterfront" della Città, attraverso un sistema di opere compensative di trasformazione urbana delle aree portuali stesse e di realizzazione di fascia di rispetto in parte già attuate.

Inoltre l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha già predisposto, ed in gran parte realizzato, le opere necessarie al trasferimento della Marina del Canaletto in corrispondenza del molo Pagliari.

Le opere previste in generale, pur incidenti proprio per la loro natura, sono tali tuttavia da ridisegnare un particolare ambito in funzione della stessa destinazione specialistica in continuità con i caratteri prevalenti consolidati di tipo portuale, senza stravolgimenti rilevanti all'ambito paesistico complessivamente inteso.

Inoltre tale intervento in via generale non va ad interferire ulteriormente con i caratteri paesaggistici di rilievo posti negli ambiti immediatamente circostanti.

A tal proposito si ritiene tuttavia di prescrivere, per una maggiore tutela della percezione dell'area mercantile rispetto alle aree pubbliche circostanti, di limitare il numero dei livelli sovrapposti dei contenitori ed in particolare:

- sia previsto su tutti i piazzali destinati allo stoccaggio dei contenitori un numero massimo di n. 5 (cinque) contenitori impilati e comunque gli stessi non dovranno mai superare un'altezza massima di mt. 15,00.

DETERMINAZIONE DI ASSENSO

Alla luce di quanto sopra si ritiene di poter esprimere parere favorevole sul progetto di che trattasi, dando esplicitamente atto che tale determinazione comporta, per quanto di competenza regionale:

- sotto il profilo pianificatorio l'attestazione della conformità rispetto alla vigente disciplina del P.T.C.P;
- sotto il profilo paesaggistico, assenso al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del richiamato D. Lgs. n. 42/2004 s. m. e i. con la prescrizione sopra riportata.

L'autorizzazione ha efficacia per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data del provvedimento finale, scaduto il quale l'esecuzione dei lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione.

I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro, e non oltre, l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo.

Scaduto il suddetto termine senza che i lavori autorizzati siano stati conclusi, per l'esecuzione delle opere a completamento degli stessi dovrà essere acquisita una nuova autorizzazione paesaggistica. Resta fermo che, in caso di varianti, da apportare al progetto originariamente autorizzato che eccedano i limiti di cui all'Allegato A) del D.P.R. n. 31/2017, è necessario acquisire la preventiva autorizzazione paesaggistica ex art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004 s. m. e i.

La Regione verifica la conformità delle opere eseguite rispetto all'autorizzazione come sopra rilasciata secondo le modalità indicate nell'art. 8, comma 4, della l.r. 13/2014 s. m. e i.; in particolare, il titolare della presente autorizzazione paesaggistica (a seguito dell'ultimazione dei lavori e contestualmente all'avvio dei procedimenti relativi all'agibilità e/o al collaudo finale o ancora alla comunicazione di fine lavori) deve trasmettere al Settore regionale Tutela del Paesaggio e Demanio Marittimo la dichiarazione di un tecnico abilitato attestante la conformità delle opere eseguite rispetto al progetto autorizzato ed alle eventuali prescrizioni imposte, corredata di documentazione fotografica di dettaglio relativa allo stato finale delle opere medesime, riportante la data di riferimento.

Gli elaborati del progetto come sopra assentito, depositati, in formato digitale, agli atti delle competenti Strutture regionali, sono quelli indicati nell'Elenco Elaborati allegato all'istanza e successivamente integrati a seguito delle richieste formulate dai vari Enti coinvolti.

Al presente assenso, reso all'Amministrazione procedente ai fini dell'assunzione della determinazione conclusiva nell'ambito della Conferenza di Servizi, attivata ai sensi dell'art. 14bis della L. n. 241/1990 s. m. e i. e dell'art. 13 della L. n. 120/2020, e non seguirà altro ulteriore provvedimento regionale sotto i profili che qui competono.

Distinti saluti.

Il Direttore
(Ing. Alessandro Croce)



SM\MF

Buongiorno,

si invia in allegato il protocollo numero: **Prot-2022-0664543** del **01/08/2022**

Cordiali saluti,

Paola Gatti (gatti)



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E
PROTEZIONE CIVILE

Settore Ecologia

Genova, data del protocollo

Allegati:

Fascicolo: 2021/13.9.4.0.0/7

Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure
Orientale
protocollo@pec.adspmarligureorientale.it

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e
VAS
VA@pec.mite.gov.it

e p.c.

Alla Commissione tecnica di verifica
dell'impatto ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

Oggetto: SIR PITELLI – Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata, modalità asincrona per approvazione progetto di ampliamento calata Ravano nel Porto Mercantile della Spezia. Proponente La Spezia Container Terminal S.p.A.. Parere di competenza in relazione al procedimento di cui all'art. 242 del D.Lgs. 152/06

Con riferimento alla nota assunta agli atti da Regione Liguria con Prot-2022-0426582 del 23/06/2022, con la quale codesta Autorità riavviava i termini della conferenza in oggetto, richiedendo allo scrivente Settore regionale parere di competenza per l'approvazione del progetto di ampliamento calata Ravano nel Porto Mercantile della Spezia, si rileva quanto segue.

Gli interventi ricadono nel perimetro dell'area a mare del Sito di interesse Regionale Ex SIN Pitelli ai sensi dell'art. 3 della l.r. 10/2009 e della DGR 451 del 19 aprile 2013, interessando "aree di incertezza" di cui al Progetto preliminare di bonifica ICRAM dell'area marina inclusa nella perimetrazione del SIN Pitelli, istituito con legge 426 del 9 dicembre 1998.

L'ampliamento del terminal Ravano fa parte delle opere di riqualificazione e sviluppo del porto della Spezia previste dal vigente Piano Regolatore Portuale, con particolare riferimento all'Ambito Omogeneo 6 "Marina Mercantile", che prevede, tra l'altro, il "tombamento" della area marina del Canaletto.

Le opere sono state oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA che si è conclusa con decreto direttoriale n. 474 del 17 dicembre 2015, con il quale è stata determinata l'esclusione dalla VIA Statale con prescrizioni, tra le quali la n. 7 che prevede che "i lavori a mare di tutti gli interventi potranno iniziare solo a seguito della conclusione delle attività di bonifica dell'area interessata.

Il progetto di ampliamento prevede, oltre agli adeguamenti strutturali delle banchine esistenti e all'esecuzione delle necessarie opere di servizio, la realizzazione di una colmata in corrispondenza dell'attuale darsena della Marina del Canaletto; tale struttura collegherà il dente Fornelli alla Banchina del Terminal Ravano, ambedue disposte su un unico allineamento. La chiusura del varco attuale sarà attuata con due strutture portanti parallele: lato mare con una parete combinata palo-palancola e lato monte con pali di diametro pari a 1,016 m a interasse pari a circa 1,5 metri. Il sistema di contrasto delle strutture è realizzato con micropali rigidi inclinati. Il collegamento tra le due strutture sarà realizzato invece mediante una serie di tiranti a barra di acciaio.

Il nuovo diaframma lato mare sarà formato da palancole con gargami impermeabili in grado di garantire, secondo quanto dichiarato dal progettista, una permeabilità corrispondente ad un strato di un metro di spessore di materiale caratterizzato da un coefficiente di permeabilità $k = 1 \times 10^{-7}$ cm/s.

Nella documentazione di progetto si evince che la colmata a tergo del diaframma sarà realizzata mediante l'impiego di materiale di cava e/o con terre provenienti dagli scavi di opere infrastrutturali in corso di realizzazione nell'ambito del Comune di La Spezia e/o con materie prime seconde provenienti da impianto di recupero e/o con sedimenti di dragaggio. All'interno della colmata è previsto il consolidamento del fondale tramite la realizzazione di colonne di ghiaia.

Le aree in esame sono state oggetto di un piano di caratterizzazione approvato dalla Regione Liguria ai sensi del titolo V della Parte Quarta del D.lgs. 152/06 con Decreto Dirigenziale n. 5656 del 22 settembre 2022 che ha sostanzialmente confermato lo stato di qualità della matrice sedimenti marini già individuata nel Progetto preliminare di bonifica dell'area marina inclusa nella perimetrazione del SIN Pitelli. Conseguentemente è stata presentata dalla società LSCT l'analisi di rischio dell'area a mare antistante la "Marina del Canaletto" oggetto delle opere di riqualificazione e sviluppo del Porto di La Spezia redatto con lo scopo di valutare eventuali impatti qualora i sedimenti marini permangano in sito e vengano confinati contestualmente alla realizzazione del progetto di ampliamento delle banchine previsto dal piano regolatore portuale.

In particolare, sono stati predisposti due documenti: uno mirato a valutare i possibili impatti sulla qualità delle acque marine prospicienti la futura area di colmata e l'altro alla valutazione del rischio sanitario per i frequentatori del sito e per eventuali bersagli off-site secondo i criteri dell'allegato 1 della parte IV, Titolo V del D. Lgs 152/06.

Entrambi i modelli previsionali sono stati eseguiti traguardando alla conformazione finale prevista dal progetto di ampliamento dell'area marina del Canaletto, oggetto del presente procedimento.

In esito alla presentazione della documentazione tecnica sopra descritta Regione Liguria, con Decreto del Dirigente n. 2922 del 10 maggio 2022, ha decretato:

- 1 di approvare ai sensi dell'art. 242 del d. Lgs. 152/06 e della L.R. 10/2009 l'analisi di rischio ambientale e sanitaria, presentata dalla società La Spezia Container Terminal S.p.A., relativa allo scenario progettuale previsto dall'ampliamento della calata Ravano, sulla base delle risultanze della conferenza dei servizi del 27 marzo 2021, rimandando all'atto di approvazione di tale progetto di ampliamento i seguenti punti:
 - approvazione del piano di monitoraggio *post operam* in applicazione al comma 5 dell'art. 242 del d. Lgs 152/06, che valuti, in particolare, la qualità delle acque marine a valle delle opere di ampliamento;
 - l'acquisizione degli atti conclusivi dei procedimenti ministeriali di verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto di esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 2 del decreto prot. n. DVADEC-2015-0000474 del 17 dicembre 2015, sopra richiamato;
- 2 di stabilire che, qualora il progetto di ampliamento della calata Ravano non fosse approvato dall'Autorità di Sistema Portuale della Spezia, la società La Spezia Container Terminal S.p.A. dovrà presentare alla Regione Liguria il progetto di bonifica dei sedimenti marini dell'area "Marina del Canaletto.

Con nota 67736/MITE del 30 maggio 2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica documentazione ai fini della verifica di ottemperanza alla citata condizione ambientale n. 7 del DD 474/2015, in risposta al quale il MiTE con nota 91617 del 22 luglio 2022 ha precisato che:

- nelle pronunce di compatibilità il MiTE non ha valutato le attività di bonifica, ma si è limitato ad assumere quanto stabilito nell'ambito delle procedure di approvazione dei progetti di bonifica da parte dell'Autorità competente in materia;
- le scelte in merito alla gestione dei sedimenti contaminati nell'ambito del SIR restano in capo alla Regione Liguria;
- l'ottemperanza alla prescrizione 7 comporterà una presa d'atto del progetto di bonifica approvato dalla Regione;
- considerato che il progetto di bonifica sarà contenuto/coincidente con il progetto dell'opera infrastrutturale oggetto della verifica di assoggettabilità alla VIA, l'istanza di verifica di ottemperanza della prescrizione n. 7 dovrà essere ripresentata unitamente al progetto esecutivo approvato dall'autorità competente in materia di bonifiche.

Per quanto sopra, si prende atto che la verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 7 della verifica di assoggettabilità alla VIA Statale richiesta dal DD 2922/22 potrà essere avviata solo a valle della chiusura del procedimento in corso.

Tanto premesso, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo di ampliamento di calata Ravano nel Porto Mercantile della Spezia in relazione alle competenze in materia di bonifica dei siti contaminati:

- a) preso atto che il progettista dichiara che il sistema di confinamento previsto dal progetto definitivo è atto a garantire un'impermeabilità equivalente a un setto di materiale di un metro con

conducibilità pari a $k = 1 \times 10^{-9}$ m/s, non più attraverso le strutture di palancole ipotizzate nell'analisi di rischio ma con una parete combinata palo-palancole sul lato mare e con soli pali sul lato monte e che tale variante costruttiva è coerente con il modello di flusso approvato con l'analisi di rischio, si prescrive che il Proponente produca:

- (i) schede tecniche-costruttive del produttore delle palancole, o idonea documentazione tecnica, che dimostri che il loro utilizzo garantisce la conducibilità di progetto;
 - (ii) le modalità di collaudo delle opere di confinamento per verificare che le stesse raggiungano, come dichiarato, la conducibilità di progetto;
 - (iii) le verifiche, i monitoraggi e le manutenzioni ordinarie e straordinarie durante la vita operativa per garantire nel tempo l'integrità dei sistemi di contenimento idraulico;
- b) preso atto che il progetto non definisce i materiali che verranno utilizzati nel riempimento della comata, si prescrive che gli stessi dovranno rispettare le CSC di cui alla colonna B della tabella 1 di cui all'allegato 5 alla parte IV del d. Lgs 152/06;
- c) preso atto della scelta progettuale di non realizzare la trincea sul lato monte della colmata, si prescrive che il progetto preveda comunque opere drenanti in grado di "contenere", anche in condizioni straordinarie, il carico piezometrico da monte nel rispetto delle condizioni di flusso modellizzate in uno degli scenari alla base dell'analisi di rischio. Nel documento approvato con DD 2922/22, infatti, viene valutata l'influenza della colmata sul flusso idrico sotterraneo che, in ultima analisi, rappresenta il potenziale "mezzo di trasporto" verso mare di inquinanti in fase liquida prodotti dalla lisciviazione dei sedimenti inquinati. La superficie isofreatica nell'area di colmata calcolata nello scenario di progetto è dipendente dal carico piezometrico delle aree di monte idrogeologico (area urbana della Spezia). All'aumentare del carico piezometrico, aumenta il gradiente e conseguentemente la velocità di flusso verso mare e quindi la capacità di trasporto di eventuali inquinanti. Il carico piezometrico di monte è stato elaborato sulla base di dati freaticometrici pregressi, tanto è vero che nel documento approvato con decreto 2922/2022, in mancanza di dati sperimentali diretti, viene ipotizzato il sopracitato scenario che prevede l'esecuzione di un dreno a monte della colmata;
- d) preso atto infine che il Proponente ha presentato il richiesto Piano di Monitoraggio Ambientale, si rinvia al parere di ARPAL per eventuali osservazioni di carattere tecnico e scientifico.

IL DIRIGENTE

Dott. Geol. Edoardo G. De Stefanis

Buongiorno,

si invia in allegato il protocollo numero: **Prot-2022-0688822** del **02/08/2022**

Cordiali saluti,

Settore Ecologia