



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 11285] Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia in corrispondenza dell'Ambito omogeneo d'intervento n°5 "Marina della Spezia" - Nuovo Molo Crociere nel Primo Bacino della Spezia - definizione delle fasi di realizzazione esecutive con adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti. Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 2024/9272, acquisita al prot. 59529/MASE del 28/03/2024, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto *“Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia in corrispondenza dell'Ambito omogeneo d'intervento n°5 "Marina della Spezia" - Nuovo Molo Crociere nel Primo Bacino della Spezia - definizione delle fasi di realizzazione esecutive con adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti”*, in quanto adeguamento tecnico ad opera ricadente al punto 11 dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero *“Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse”*.

L'intervento in oggetto interessa lo specchio acqueo antistante la Calata Paita nel Primo Bacino portuale del Porto Mercantile della Spezia ed in particolare il nuovo molo crociere. Il progetto di realizzazione del nuovo molo crociere è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA, ottenendo l'esclusione dalla VIA con Determina DVADEC-0000029 dell'11/02/2019.

Oggetto della presente valutazione preliminare sono alcuni affinamenti introdotti al progetto definitivo e alcune scelte riguardanti le fasi operative di cantiere, ivi compresa la prefabbricazione dei cassoni, effettuate in contraddittorio con l'appaltatore, nella fase propedeutica all'avvio dei lavori, al fine di evidenziare i conseguenti miglioramenti prestazionali ambientali apportati rispetto alle previsioni (e valutazioni) dello SPA alla base del decreto di esclusione da VIA, nel rispetto della cornice delle condizioni ambientali del decreto stesso e dei contenuti geometrico/strutturali/funzionali/ambientali di tutti i livelli di progettazione approvati.

In particolare, i miglioramenti ambientali riguardano la minimizzazione dell'interferenza con il fondale marino mediante il consolidamento al piede dei cassoni con pali in ghiaia, in luogo delle lavorazioni di dragaggio e successivo riempimento dello scanno di imbasamento previste (e valutate) nello SPA.

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Il Proponente sottolinea che la nuova soluzione proposta esclude ogni movimentazione di sedimenti del fondale marino con un conseguente azzeramento di materiale di dragaggio da conferire a deposito autorizzato e drastica riduzione dell'interferenza delle lavorazioni con il fondale.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.mase.gov.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104", ed alcuni elaborati tecnici e cartografici.

Analisi e valutazioni

Il progetto ricade nel Golfo della Spezia e più precisamente nell'ambito omogeneo d'intervento N° 5 "Marina della Spezia" del PRP approvato con Decreto Interministeriale DEC/DSA/2006/00317 del 11/04/2006.

Nello specifico, gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare, interessano il progetto del nuovo molo crociere sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA nel 2019.



Figura 1 - in fucsia il perimetro del nuovo molo crociere

Tale progetto ha ottenuto l'esclusione da VIA con Determina. DVADEC-0000029 in data 11/02/2019.

Il progetto del nuovo molo crociere prevede la realizzazione di una struttura di banchina "a giorno", con piazzale multifunzionale destinato ad hub di interscambio tra nave e terraferma; il piazzale sarà destinato, in un primo momento, ad ospitare le funzioni primarie di sbarco (assieme all'attuale cruise terminal provvisorio collocato su Largo Fiorillo), per poi diventare l'interfaccia fra il mare e la futura stazione marittima (non oggetto del presente progetto).

L'impalcato della banchina è realizzato su cassoni cellulari in c.a. discontinui "a giorno", ed è capace di garantire l'accosto di due navi da crociera di ultima generazione; la nuova piattaforma è stata progettata per relazionarsi con la futura stazione marittima (non oggetto del citato progetto).

Il progetto del nuovo molo crociere prevede la costruzione di un impalcato orientato in direzione Nord-Sud lungo una linea mediana che forma un angolo di circa 50° con la Calata Paita; esso ha forma trapezoidale, si estende per circa 16.900 m² e si protende per quasi 400 metri nello specchio acqueo antistante la banchina offrendo due banchine sui lati est e ovest di lunghezza rispettivamente 393 m e 339 m ed attestandosi alla quota di 2,50 m sul livello medio mare, al fine di garantire una quota di accosto in linea con tutte le nuove banchine del porto.

L'impalcato sarà composto da elementi prefabbricati e semi-prefabbricati e appoggiato su cassoni a "torre", resi discontinui per favorire il ricambio idrico e lo smorzamento del moto ondoso diretto e riflesso dalle banchine ed impostati su uno scanno di imbasamento al di sopra del fondale marino le cui caratteristiche meccaniche saranno migliorate mediante la realizzazione di colonne in ghiaia.

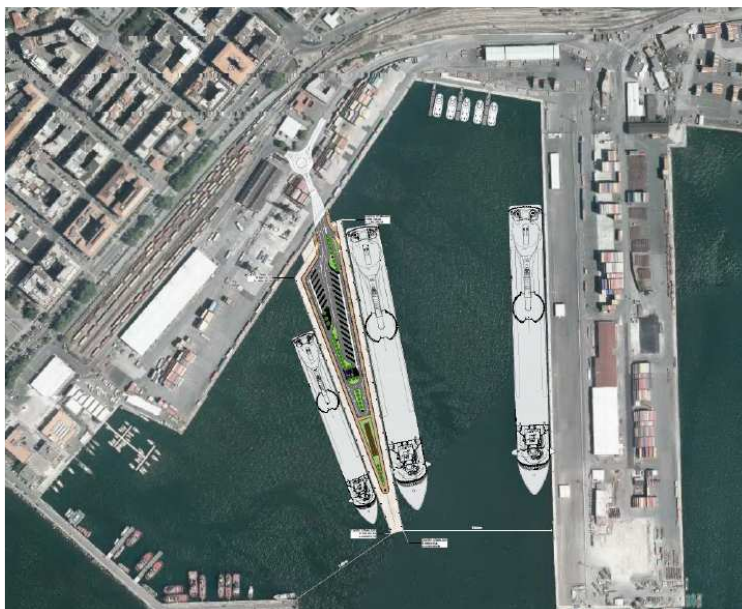


Figura 2 - Localizzazione del nuovo molo crociere

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico localizza l'area nell'ambito portuale e la regola con l'art 56: Attrezzature e Impianti - Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (ALCO): sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.

L'area è ricompresa nel Piano di bacino - Ambito 20 – Golfo della Spezia ed è regolato dall'art.25 Sistema delle aree portuali delle Norme del PUC del Comune della Spezia che rinvia le modalità di intervento e destinazioni al PRP vigente.

Inoltre, l'area d'intervento:

- non ricade all'interno del perimetro di aree della Rete Natura 2000, tuttavia lo specchio acqueo interessato ricade nel Santuario dei cetacei EUAP 1174;

- è esente da vincolo idrologico;
- ricade nella fascia dei 300 metri di rispetto normata dal D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii. art. 142 comma 1, lett. a);
- l'area di intervento ricade nel perimetro delle aree verdi restituite agli usi legittimi con Decreto n.270 del 31.7.2014 del Direttore del Dipartimento Ambiente della Regione Liguria.

Oggetto della presente valutazione preliminare sono alcuni affinamenti introdotti al progetto definitivo e alcune scelte riguardanti le fasi operative di cantiere, ivi compresa la prefabbricazione dei cassoni, effettuate in contraddittorio con l'appaltatore, nella fase propedeutica all'avvio dei lavori, al fine di evidenziare i conseguenti miglioramenti prestazionali ambientali apportati rispetto alle previsioni (e valutazioni) dello SPA alla base del decreto di esclusione da VIA, nel rispetto della cornice delle condizioni ambientali del decreto stesso e dei contenuti geometrico/strutturali/funzionali/ambientali di tutti i livelli di progettazione approvati.

In particolare, i miglioramenti ambientali riguardano la minimizzazione dell'interferenza con il fondale marino mediante il consolidamento al piede dei cassoni con pali in ghiaia, in luogo delle lavorazioni di dragaggio e successivo riempimento dello scanno di imbasamento previste (e valutate) nello Studio Preliminare Ambientale.

Il Proponente al fine di facilitare la lettura dei suddetti affinamenti ambientali al progetto illustrati di seguito, fornisce una tabella di raffronto tra quanto presentato per la verifica di assoggettabilità a VIA con lo Studio Preliminare Ambientale e le fasi operative di cantiere introdotte dal progetto definitivo (PD) e dalle scelte operate in contraddittorio con l'Appaltatore nella fase propedeutica all'avvio dei lavori:

CONFRONTO SINOTTICO TRA SPA E FASE ESECUTIVA	
FASI OPERATIVE STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE Verifica di assoggettabilità a VIA	FASI OPERATIVE DI CANTIERE affinamento ambientale proposto
FASE 0 Attività preliminari (bonifica bellica e accantieramento)	FASE 0 Attività preliminari (bonifica bellica e accantieramento)
FASE 1 Dragaggio e rimozione fondale (dragaggio per scanno di imbasamento, circa 57.798 mc di volumi da trasportare a deposito autorizzato)	FASE 1 Consolidamento e formazione piano di posa dei cassoni (consolidamento del fondale mediante colonne di ghiaia con metodo bottom-feed e formazione piano di posa dei cassoni con materiale inerte per un bilancio complessivo di materiale movimentato pari a circa 86.000 mc. (in diminuzione di 29.596 mc. rispetto allo SPA)
FASE 2 Movimenti terra (realizzazione scanno d'imbasamento dei cassoni cellulari e dei massi guardiani per un fabbisogno di 57.798 mc. di inerti non pregiati per la realizzazione dello scanno di fondazione) per un bilancio complessivo di materiale movimentato pari a 115.596 mc. per le Fasi 1 e 2.	

<p><i>FASE 3</i> <i>Strutture prefabbricate.</i> <i>(trasporto e posa in opera dei cassoni in c.a.,</i> <i>posa in opera dei prefabbricati costituenti il solaio</i> <i>della nuova infrastruttura. Cassoni portati via</i> <i>mare dall'impianto di prefabbricazione con</i> <i>rimorchiatore)</i></p>	<p><i>FASE 2</i> <i>Strutture prefabbricate</i> <i>(trasporto e posa in opera dei cassoni in c.a.,</i> <i>posa in opera dei prefabbricati costituenti il solaio</i> <i>della nuova infrastruttura. Cassoni portati via</i> <i>mare da impianto di prefabbricazione localizzato</i> <i>in area portuale richiesta in concessione – Molo</i> <i>ENEL)</i></p>
<p><i>FASE 4</i> <i>Opere in calcestruzzo</i> <i>(getto impalcato)</i></p>	<p><i>FASE 3</i> <i>Opere in calcestruzzo</i> <i>(getto impalcato)</i></p>
<p><i>FASE 5</i> <i>Completamento piazzali, pavimentazioni ed</i> <i>opere di finitura.</i></p>	<p><i>FASE 4</i> <i>Completamento piazzali, pavimentazioni ed</i> <i>opere di finitura.</i></p>

Tabella 1 - Raffronto SPA con progetto in esame

Il Proponente evidenzia che la soluzione progettuale oggetto della presente valutazione preliminare conserva i contenuti geometrico/strutturali/funzionali/ambientali del progetto di adeguamento tecnico-funzionale valutato nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, prevedendo la realizzazione di una piattaforma marittima "a giorno" impostata su cassoni cellulari discontinui per favorire il ricircolo delle acque e lo smorzamento del moto ondoso.

Nel progetto in esame il Proponente propone che il consolidamento del piede dei cassoni avvenga con pali in ghiaia, in luogo della realizzazione dello scanno di imbasamento con materiale inerte, condizione quest'ultima che si sarebbe potuta concretizzare soltanto attraverso l'esecuzione di un significativo dragaggio del fondale marino, per la profondità di circa due metri, su una superficie un poco più estesa rispetto all'impronta della piattaforma marittima, evitando così il trasferimento a deposito autorizzato del materiale dragato (57.798 mc stimati nello SPA) e il conseguente riempimento dello scanno di imbasamento con materiale inerte trasportato via gomma per la stessa quantità.

Il Proponente evidenzia che la realizzazione dei pali in ghiaia in sostituzione del dragaggio funzionale alla realizzazione dello scanno di imbasamento di sostegno dei cassoni cellulari (previsto nello SPA), comporta una significativa riduzione delle interazioni con il fondale marino.

Il Proponente sottolinea, altresì che il progetto in esame differisce da quello approvato con Determina DVADEC-0000029 in data 11/02/2019 nella sola soluzione costruttiva del sistema di consolidamento del piede dei cassoni.

Con tale soluzione progettuale si eviterà il dragaggio e conferimento a deposito autorizzato di 57.798 mc. di materiale di escavo stimato e il riempimento con materiale inerte di quantità analoga (con forniture via terra) per un bilancio complessivo di materiali impiegati di 115.596 mc.

Il progetto prevede l'esecuzione diretta delle colonne di ghiaia senza un preventivo livellamento del fondale marino. La realizzazione delle colonne di ghiaia avverrà con tecnologia bottom-feed (metodo a secco, senza fluidi di perforazione con utilizzo di sola ghiaia naturale non pulverulenta) e apporto di materiale inerte per la formazione del piano di imposta dei cassoni; il tutto per un quantitativo di circa 86.000 mc. di materiale inerte rifornito preferibilmente via mare, pertanto si verificherà un bilancio positivo nei quantitativi di materiale movimentato rispetto alle valutazioni dello Studio Preliminare Ambientale (86.000 mc. < 115.596 mc.).

Il Proponente sottolinea che:

- gli affinamenti apportati alle fasi operative non determinano variazione degli impatti già valutati o nuovi impatti che non siano stati già valutati nei documenti di Studio Preliminare Ambientale presentati per la Verifica di Assoggettabilità a VIA conclusasi con Determina DVADEC-0000029 dell'11/02/2019;
- l'opera non prevede alcun dragaggio o asportazione del fondale esistente ma solo l'apporto esterno di materiale arido finalizzato alla realizzazione dell'opera;
- l'immersione in mare di tale materiale e tali manufatti è stata autorizzata ai sensi dell'art.109 del D.Lgs. 152/06 nell'ambito di Conferenza di Servizi nel 2021;
- eliminato il dragaggio e il livellamento dei fondali marini l'impiego di risorse è della stessa tipologia di quanto già valutato nell'ambito della Verifica di Assoggettabilità conclusasi con Determina DVADEC-0000029 dell'11/02/2019;
- la produzione di rifiuti vede una riduzione del bilancio materie di materie movimentate con l'eliminazione dell'attività di dragaggio e livellamento, in quanto non saranno quindi più portati a deposito autorizzato i 57.798 mc. di materiale di escavo stimato nello SPA;
- gli affinamenti apportati alle fasi operative non determinano variazioni in relazione agli impatti paesaggistici ed ai livelli di percezione visiva delle opere rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede verifica di assoggettabilità a VIA.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- il progetto è conforme alle previsioni del PRP;
- non ricade all'interno del perimetro di aree della Rete Natura 2000, tuttavia lo specchio acqueo interessato dalla installazione dei due pontili galleggianti/finger ricade nel Santuario dei cetacei EUAP 1174;
- l'area di progetto si inserisce in un contesto portuale, tipicamente caratterizzato dalla presenza di un'ampia diga foranea, e che, per la sua stessa configurazione e anche per la bassa profondità dei fondali, la frequentazione dei cetacei in tale contesto possa ritenersi trascurabile;

considerato e valutato che:

- oggetto della presente valutazione preliminare sono alcuni affinamenti introdotti al progetto di realizzazione del nuovo molo crociere, sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA, conclusasi con l'esclusione dalla VIA con Determina DVADEC n. 29 dell'11/02/2019;
- il progetto prevede la minimizzazione dell'interferenza con il fondale marino mediante il consolidamento al piede dei cassoni con pali in ghiaia, in luogo delle lavorazioni di dragaggio e successivo riempimento dello scanno di imbasamento previste nello Studio Preliminare Ambientale e valutate con Determina DVADEC n. 29 dell'11/02/2019;
- il progetto genererà un bilancio positivo nei quantitativi di materiale movimentato rispetto a quanto riportato nello Studio Preliminare Ambientale (86.000 mc. < 115.596 mc.);
- l'opera così modificata non prevede alcun dragaggio o asportazione del fondale esistente ma solo l'apporto esterno di materiale arido finalizzato alla realizzazione dell'opera che verrà rifornito preferibilmente via mare;

- l'immersione in mare del materiale e dei manufatti previsti dal progetto è stata autorizzata ai sensi dell'art.109 del D.Lgs. 152/06 in Conferenza dei Servizi con Decreto del Presidente della AdSP-Mlor n.95 del 7/12/2021;
- gli eventuali impatti ambientali che si potranno verificare sono legati esclusivamente alla fase di cantierizzazione, in particolare l'attività di infissione dei pali potrebbe comportare un temporaneo incremento della torbidità, ma in forma decisamente ridotta rispetto a quello prodotto dall'ingente dragaggio inizialmente previsto e già valutato con Determina DVADEC n. 29 dell'11/02/2019;
- l'impianto di prefabbricazione dei cassoni sarà autorizzato secondo a normativa vigente;

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che il progetto **“Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia in corrispondenza dell'Ambito omogeneo d'intervento n°5 "Marina della Spezia" - Nuovo Molo Crociere nel Primo Bacino della Spezia - definizione delle fasi di realizzazione esecutive con adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti”** non determini impatti ambientali significativi e negativi e pertanto si propone che lo stesso non debba essere valutato nell'ambito di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori “nulla osta” e/o autorizzazioni.

Resta l'obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con Determina DVADEC-n.29 dell'11/02/2019.

La Responsabile del Procedimento

Arch. Claudia Pieri

