



INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA - AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA" E AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE"

PROGETTO PRELIMINARE

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

(ai sensi dell'articolo 20 del D. Lgs 152/06 e s.m.i.)



DESCRIZIONE

N° TAV.

RELAZIONE INTRODUTTIVA E METODOLOGICA

PP/SPA.01.00

SCALA

IL Direttore Tecnico Operativo
Ing. Capo Franco Pomo

DATA

GENNAIO 2015

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

ING. FRANCO POMO



RESPONSABILE AMBITO 5

ING. DAVIDE VETRALLA



COORDINATORE E RESPONSABILE SCIENTIFICO

ARCH. SERGIO BECCARELLI





INDICE

1	CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE ALLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI	2
1.1	DESCRIZIONE SINTETICA DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI E DEGLI OBIETTIVI ATTESI.....	7
1.2	DESCRIZIONE DEL QUADRO PROCEDURALE INTEGRATO TRA LA VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DI CUI AL PARERE VIA DEC/DSA/2006/00317 E LA CORRELATA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA	21
1.3	DESCRIZIONE DEGLI SCENARI AUTORIZZATIVI DI RIFERIMENTO PER L'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI	23
2	IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE (SPA)	26
2.1	PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI ADOTTATI PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	27
2.2	DESCRIZIONE DELLA STRUTTURA METODOLOGICA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	29
2.2.1	Relazione introduttiva e metodologica (Elab. N°PP/ SPA.01.00).....	31
2.2.2	Quadro di Riferimento Programmatico (Elab. N°PP/SP A.01.01)	32
2.2.3	Quadro di Riferimento Progettuale (Elab. N°PP/SPA. 02.01)	34
2.2.4	Quadro di Riferimento Ambientale - (Stato di Fatto Elab. N° PP/SPA.03.01 e Impatti del progetto e interventi mitigazione ambientale Elab. N°PP/SPA.04.01)	36
2.2.4.1	Quadro di Riferimento Ambientale – Stato di Fatto (Elab. N°PP/SPA.03.01).....	37
2.2.4.2	Quadro di Riferimento Ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale (Elab. N°PP/SPA.04.01)	39
2.2.5	Integrazione tra i contenuti dello SPA e della Relazione Paesaggistica	42
2.2.6	Comparazione tra i contenuti richiesti dall'Allegato V del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. ii. e dall'Allegato V della L.R. Liguria 30.12.1998 n°38 e ss. mm. ii, rispetto ai contenuti sviluppati nel presente SPA, ai fini della verifica della relativa coerenza formale e metodologica	45
2.3	INDIVIDUAZIONE DEGLI SCENARI TEMPORALI E PROGRAMMATICI DI RIFERIMENTO FUNZIONALI ALLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI.....	56
2.3.1	Definizione dello scenario realizzativo degli interventi progettuali proposti	57
2.3.2	Definizione dello scenario di esercizio degli interventi progettuali proposti	58
2.4	GRUPPO DI LAVORO MULTIDISCIPLINARE	60
3	SINTESI METODOLOGICA	61

1 CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE ALLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI

Il Piano Regolatore Portuale del Golfo della Spezia¹ (di seguito PRP), interpreta il Porto come un grande ecosistema urbano complesso, le cui strutture ed infrastrutture operano in forte e dinamica integrazione con un contesto insediativo e sociale caratterizzato da una elevata e diffusa valenza ambientale, paesaggistica e culturale.

L'attuazione degli indirizzi programmatici e progettuali del PRP si perfeziona, pertanto, nell'ambito di un quadro operativo articolato ed eterogeneo, caratterizzato dall'interazione di più contesti normativi, trasversali a più discipline, oltre alle molteplici disposizioni e regolamenti attivi in campo tecnico, ambientale e paesaggistico-culturale, che informano e declinano, a vario titolo, l'atto del costruire contemporaneo in campo portuale, marittimo e infrastrutturale.

Avere coscienza e responsabile consapevolezza di questa complessità ha determinato, già nella fase di formazione degli obiettivi di Piano, la necessità di agire con un approccio metodologico che non poteva limitarsi alla mera ricerca ed applicazione delle migliori risposte strategiche a carattere funzionale e gestionale, ma che doveva coerentemente traguardare un nuovo modello di sviluppo, affidandosi ad una innovativa cultura programmatica e finanche progettuale, nell'ottica della progressiva auspicabile trasformazione del “Porto” in un “Organismo socialmente attivo”, ove promuovere, garantire e conseguire la più ampia integrazione ed alleanza tra gli operatori economici, la comunità di riferimento e l'ambiente naturale ed antropico interagente.

E' proprio sulla base di questa responsabile consapevolezza che l'Autorità Portuale, in qualità di Istituzione Proponente, diede avvio nel marzo del 2004, in sede ministeriale, alla procedura di valutazione d'impatto ambientale (VIA) dell'allora redigendo nuovo Piano.

La procedura di VIA si concluse con l'emanazione del decreto interministeriale di cui al Provvedimento n° DEC/DSA/2006/00317 del 11.04.2006. Tale dispositivo fu reso di concerto dagli allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (oggi Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – di seguito citato con l'acronimo MATTM) e Ministero per i Beni e le Attività Culturali (oggi Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – di seguito citato con l'acronimo MiBACT).

La compatibilità ambientale e paesaggistica del PRP fu positiva, ma espressamente condizionata all'ottemperanza di un articolato quadro prescrittivo che fu a suo tempo formulato, in sede di decreto, dallo stesso MATTM, dal MiBACT ed altresì dalla Regione Liguria.

Sempre nell'ambito delle suddette disposizioni vincolanti, fu impartita la prescrizione n° 17, di cui di seguito si ritiene utile riportare il testo integrale, e più precisamente: “...*In relazione all'impostazione data al PRP di piano-quadro di pianificazione e non attuativo, per ogni fase di realizzazione dovrà essere prodotto uno studio da sottoporre a procedura di VIA secondo le norme previste dalle norme di legge vigenti in materia...*”.

¹ Il Piano Regolatore Portuale di La Spezia è stato redatto ai sensi dell'articolo 5 comma 4 della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 ed approvato dalla Regione Liguria, ai sensi dell'articolo 1 della Legge Regionale n. 9 del 12.03.2003, CON dcr N°45 DEL 19/12/2006.

Il riferimento normativo in materia ambientale ad oggi vigente risulta essere il D.Lgs 3 aprile 2006, n.152 e ss. mm. e ii.. Il suddetto decreto, nell'ambito del relativo Titolo III, afferente alla "Valutazione di Impatto Ambientale", delinea i progetti sottoposti alla Verifica di Assoggettabilità a VIA, indicando per ogni tipologia di opera la competenza istruttoria dei procedimenti di valutazione stessa (statale, regionale e province autonome).

Nel caso specifico, i Porti e le relative attività complementari ricadono nell'allegato II del medesimo decreto (punto 11), che si ricorda essere pertinente ai progetti di competenza statale.

In ragione di tali evidenze è possibile attribuire allo stesso Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il ruolo di Autorità Competente² allo svolgimento, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 e ss. mm. e ii. della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA di ciascuna fase di realizzazione del PRP.

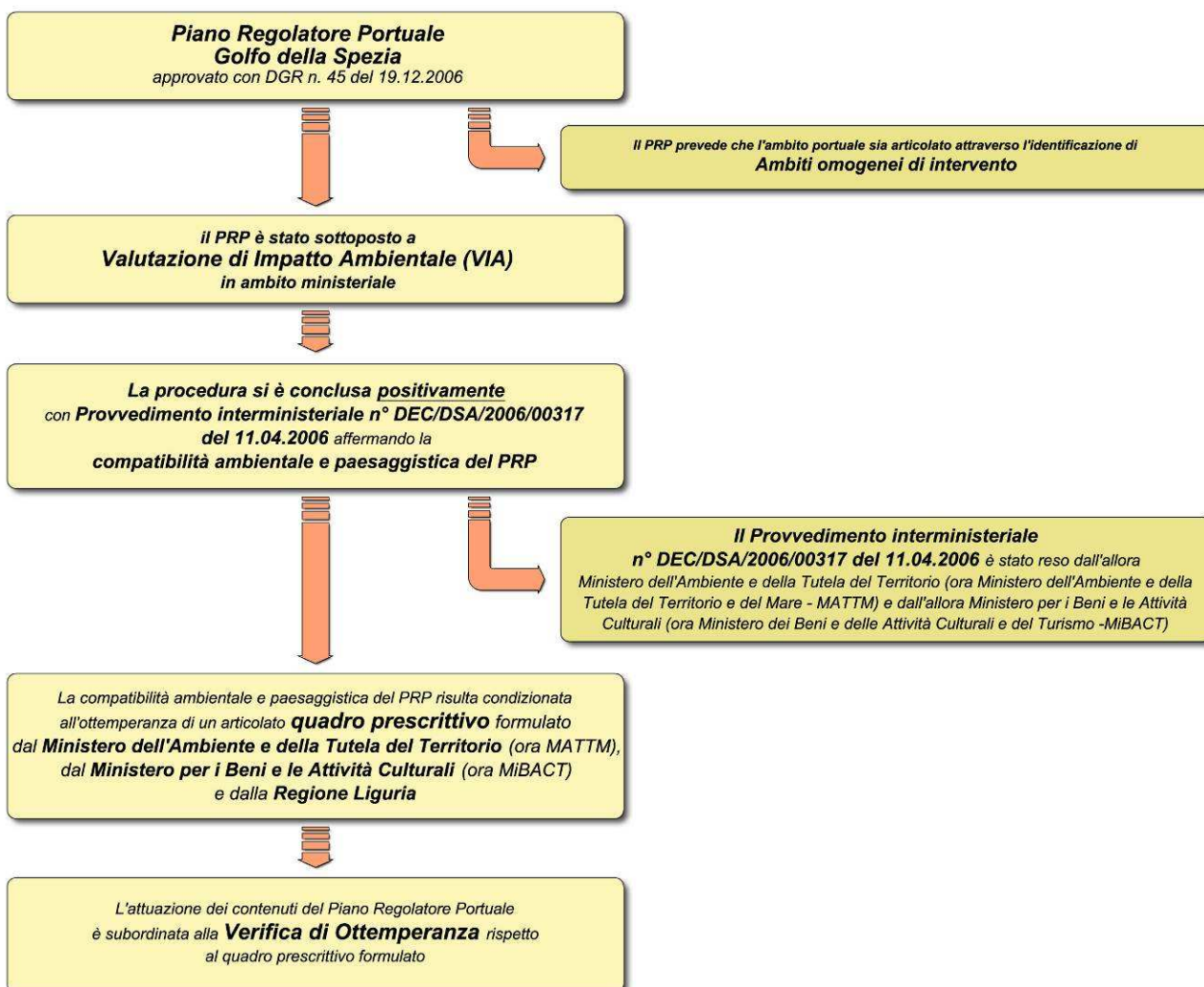


Figura 1.1 - Schema riepilogativo delle principali fasi autorizzative del Piano Regolatore Portuale della Spezia

² La pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità.



Il PRP, istruito in sede di VIA, prevedeva la suddivisione del territorio portuale in specifici ambiti omogenei d’intervento, dettagliando per ciascuno di essi precise norme sull’utilizzazione dei suoli, degli specchi acquei e del patrimonio edilizio esistente e di futura implementazione. Ne consegue che per “fase di realizzazione” debbano intendersi i singoli progetti afferenti a ciascun ambito omogeneo di PRP, in quanto è ad essi che viene espressamente affidato il ruolo strategico di dare specifica attuazione (ovvero “realizzazione”, appunto) agli obiettivi programmatici di Piano.

In relazione alle precedenti considerazioni di merito, il presente **Studio Preliminare Ambientale** (di seguito per brevità identificato con l’acronimo SPA) si configura quale compendio tecnico-scientifico a supporto della procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d’Impatto Ambientale del Progetto Preliminare (PP) di alcuni specifici interventi progettuali ricadenti negli ambiti omogenei **n° 5 “Marina della Spezia”** e **n° 6 “Porto Mercantile”** del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Golfo della Spezia.



Figura 1.2 - Inquadramento territoriale degli ambiti di intervento
(Ambiti n°5 e n°6 perimetrati con tratteggio in rosso)

Sempre in questo specifico contesto prescrittivo si è proceduto altresì alla redazione della **Relazione Paesaggistica (Elab. N° PP/RP.01)** degli interventi progettuali ricadenti in entrambi i medesimi ambiti, al fine di agevolare, con specifica documentazione, la fase istruttoria di competenza del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, in ragione dell'interessamento diretto che tali interventi determinano principalmente rispetto ai *"..territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare..."*, di cui art. 142 comma 1. punto a) del D.Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., nonché a tratti di alcuni corsi d'acqua presenti nel contesto territoriale d'intervento.

Il perfezionamento della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA dei molteplici progetti programmati in sede di PRP e, **nel caso specifico di parte dei progetti ricadenti negli ambiti omogenei n° 5 e n° 6**, si configura, pertanto, quale condizione procedimentale cogente, imposta dall'obbligo di ottemperanza rispetto alle disposizioni prescrittive impartite dal decreto conclusivo afferente alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del medesimo Piano Regolatore Portuale, di cui al già citato Provvedimento interministeriale n°DEC/DSA/2006/00317, del 11.04.2006.

Ne consegue che la verifica di assoggettabilità, promossa in questa sede, deve intendersi quale parte integrante della più ampia procedura di verifica di ottemperanza, avente la finalità di uniformare il complesso delle azioni progettuali del PRP agli indirizzi prescrittivi impartiti in fase di VIA.

Sarà così possibile perfezionare, per gli interventi progettuali oggetto di verifica di assoggettabilità e contestuale verifica di ottemperanza, l'opportuno percorso autorizzativo e dare corso alle relative attuazioni nell'ambito del Piano Regolatore Portuale della Spezia.

La documentazione prodotta a tal fine ricomprende, pertanto, oltre al presente Studio Preliminare Ambientale e correlato Progetto Preliminare³ di parte degli interventi progettuali afferenti ai suddetti ambiti omogenei **n° 5 "Marina della Spezia"** e **n° 6 "Porto Mercantile"**, il seguente ulteriore elaborato relazionale, i cui contenuti consentono di operare le opportune verifiche di ottemperanza da parte di ciascun ente prescrivente (MATTM, MiBACT e Regione Liguria), e più precisamente: **Relazione di Ottemperanza (Elab. N° PP/GN.03)**.

Tale relazione risulta altresì strutturata in forma tabellare ove, per ogni singola prescrizione, si riporta sia un contributo argomentativo specifico, avente la finalità di fornire le opportune evidenze di ottemperanza; sia, in taluni casi, la codifica e relativa titolazione degli elaborati relazionali e grafici del Progetto Preliminare, in cui verificare direttamente la coerenza delle scelte progettuali adottate rispetto al quadro prescrittivo stesso.

³ Tale documentazione si ricorda essere propedeutica alla verifica di assoggettabilità, così come puntualmente indicato dalle disposizioni di cui al comma 1) dell'art. 20 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 e ss. mm. e ii.

Tutto ciò premesso, la sezione introduttiva della presente relazione si sviluppa nei successivi paragrafi offrendo una sintesi descrittiva:

- ✓ **degli interventi progettuali proposti e degli obiettivi attesi;**
- ✓ **del quadro procedurale integrato tra la Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere VIA DEC/DSA/2006/00317 e la correlata Verifica di Assoggettabilità a VIA;**
- ✓ **degli scenari autorizzativi di riferimento per l'attuazione degli interventi progettuali proposti.**

Il presente documento si completa, inoltre, con una specifica **sezione metodologica**, articolata nei seguenti ulteriori approfondimenti, opportunamente sviluppati per agevolare l'analisi e la valutazione integrata dell'intero corpus documentale prodotto ai fini istruttori sia della Verifica di Assoggettabilità a VIA, sia della correlata Verifica di Ottemperanza, e più precisamente:

- ✓ **principali riferimenti normativi adottati per la redazione dello Studio Preliminare Ambientale, ove trova altresì puntuale esplicitazione la comparazione tra i contenuti richiesti dall'allegato V del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. ii. e dall'allegato V della L.R. Liguria 30.12.1998 n°38 e ss. mm. ii.;**
- ✓ **descrizione della struttura metodologica dello Studio Preliminare Ambientale;**
- ✓ **individuazione degli scenari temporali e programmatici di riferimento funzionali alla verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti;**
- ✓ **gruppo di lavoro multidisciplinare.**

La “**Relazione introduttiva e metodologica**” dello Studio Preliminare Ambientale, si conclude, infine, con una breve sintesi che ripercorre le principali considerazioni argomentative che caratterizzano l'impianto argomentativo dello SPA ed i relativi contenuti di approfondimento.

1.1 DESCRIZIONE SINTETICA DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI E DEGLI OBIETTIVI ATTESI

Gli interventi progettuali sviluppati in questa sede ed oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA, risultano afferire ai seguenti tre contesti programmatici ed attuativi, e più precisamente:

✓ **Interventi progettuali ricadenti nell'Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia".**

In questa sede si prevede l'attuazione dei seguenti specifici progetti di PRP:

- *Raddrizzamento e ampliamento Molo Italia;*
- *Realizzazione del Nuovo Molo Crociere a servizio della Stazione Marittima.*

✓ **Interventi progettuali ricadenti nell'Ambito Omogeneo 6 "Porto Mercantile".**

In questa sede si prevede l'attuazione dei seguenti specifici progetti di PRP:

- *Ampliamento a mare Molo Garibaldi;*
- *Realizzazione Terzo Molo in zona Fossamastra;*
- *Ampliamento a mare Marina del Canaletto;*
- *Ampliamento a mare del Terminal del Golfo.*

✓ **Opere di inter-ambito.**

Trattasi di opere a carattere infrastrutturale funzionali allo sviluppo futuro del Porto ed alla gestione in sicurezza e con opportune riserve di capacità trasportistica della domanda di mobilità ferroviaria e veicolare indotta principalmente dall'implementazione dell'esercizio mercantile e croceristico portuale. Esse sono definite di inter-ambito in quanto, oltre ad interessare il sedime di entrambi gli ambiti progettuali omogenei n°5 e n°6, assolvono altresì ad un ruolo strategico e funzionale nei confronti di tutte le realtà economiche presenti ed operanti nell'ambito dell'intero contesto portuale.

In questa sede si prevede l'attuazione dei seguenti specifici progetti di PRP:

- *interventi finalizzati ad implementare la connessione diretta con il sistema autostradale, migliorare la viabilità interna portuale e razionalizzare i nuovi accessi veicolari al Porto;*
- *creazione di una fascia di rispetto dell'ambito urbano di interfaccia tra Porto e Città all'interno della quale realizzare interventi integrati a carattere ambientale e di mitigazione sia paesaggistica, che antifonica.*

Sempre in questo specifico contesto di opere di inter-ambito a carattere infrastrutturale trovano altresì attuazione, contestualmente agli interventi precedentemente elencati ed oggetto della presente istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, i seguenti due ulteriori specifici interventi:

- *potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima nel porto Mercantile*

L'esclusione di tale potenziamento dagli interventi progettuali di PRP oggetto, in questa sede, di Verifica di Assoggettabilità a VIA, così come ben argomentato nella nota dell'Autorità Portuale della Spezia, di cui al Prot. n° 0017679 del 23/12/2014 e nell'allegata Relazione Generale del Responsabile Unico del Procedimento, inviate entrambe al MATTM ed al MIT in pari data, è da ricercarsi nella stessa natura di tale potenziamento.

Esso, infatti, è sostanzialmente ascrivibile ad una mera sostituzione/allungamento di impianti esistenti ed a un loro adeguamento alle vigenti normative che definiscono le specifiche tecniche afferenti alle caratteristiche d’armamento (UNI 60, in luogo delle superate UNI 48). Inoltre, l’adeguamento dei binari è condizione necessaria affinché l’impianto possa mantenere le proprie potenzialità trasportistiche, anche in ragione dell’inserimento del porto spezzino nelle reti TEN-T e, in particolare, nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo (SCANMED).

Sarà così possibile agevolare il trasporto intermodale potenziando le “connessioni di ultimo miglio”, dal nodo portuale della Spezia al suddetto corridoio strategico avente valenza comunitaria. Unitamente all’armamento, il potenziamento ferroviario prevede l’adeguamento dell’impiantistica elettrica, di segnalazione e di sicurezza, con l’adozione di nuove tecnologie.

Si precisa, infine, che il progetto rientra nelle opere di Legge Obiettivo e più precisamente tra gli interventi di **potenziamento delle connessioni dell’”Ultimo Miglio”, allacci portuali plurimodali Genova – La Spezia – Savona**; esso, inoltre, è oggetto di specifica istanza di approvazione, ai sensi dell’art. 166, comma 3 del D.Lgs 163/2006 e ss. mm. ii., nell’ambito della Conferenza di Servizi di Legge Obiettivo. Tale CdS è attualmente attiva (dicembre-gennaio 2015) presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la relativa istruttoria ricade nelle competenze della Struttura Tecnica di Missione.

- *potenziamento dei canali d’accesso e uscita dal Golfo della Spezia*

Il potenziamento dei canali d’ingresso e uscita dal Golfo della Spezia è conseguito mediante l’approfondimento dei relativi fondali fino a raggiungere il battente idrico necessario per la navigazione, l’evoluzione e l’accosto delle navi alle banchine, sia esistenti che di nuova formazione. L’attività di dragaggio, così come espressamente definita nel Provvedimento VIA n° DEC/DSA/2006/00317 del 11.04.2006, è da intendersi testualmente (vedasi pag. 20, primo punto d’elenco della sezione *“relativamente agli interventi di dragaggio”*): “...**come manutenzione funzionale che prescinde dalla realizzazione di nuovi banchinamenti...**”; essa pertanto non necessita di verifica di assoggettabilità a VIA, in quanto trattasi di opere propedeutiche unicamente alla funzionalità portuale indipendentemente dall’implementazione dell’offerta mercantile e/o crocieristica. La stessa attività di dragaggio è stata, inoltre, oggetto di specifica approvazione nell’ambito della Conferenza di Servizi, tenutasi ai sensi dell’art. 14 della L. 241/90 e ss. mm. ii., tenutasi presso lo stesso MATTM in data 30 dicembre 2002.

Tale approvazione fu subordinata all’ottemperanza di un quadro preciso di indirizzi prescrittivi che incidevano anche sulle modalità di realizzazione dei dragaggi stessi, al fine di assicurare il conseguimento della massima sicurezza ambientale durante le suddette attività.

Le prescrizioni afferenti alle attività di dragaggio dei fondali, impartite nella suddetta CdS, sono state completamente riconfermate in sede di decreto VIA (vedasi **“Relazione di ottemperanza”_Elab. N° PP/GN.03, e più precisamente la prescrizione PS.1**) ed altresì implementate anche sulla base di ulteriori studi specialistici integrativi all’uopo predisposti dall’Autorità Portuale, quale in primo luogo la valutazione degli effetti del dragaggio legato alla realizzazione del Piano di Bonifica del Golfo, redatto da ICRAM nel marzo 2005 ed approvato dal MATTM.

In relazione a quanto precisato, si evidenzia che, seppure le suddette opere di:

- *potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima nel porto Mercantile;*
- *potenziamento dei canali d’accesso e uscita dal Golfo della Spezia,*

non ricadano nell’ambito degli interventi progettuali oggetto, in questa sede, di Verifica di Assoggettabilità a VIA, le stesse sono state comunque considerate in termini di effetti ambientali (sinergici e cumulativi), al fine di conseguire un quadro progettuale completo e coerente, nonché comprensivo di tutte le possibili fonti di impatto. E’ stato così possibile delineare il futuro esercizio portuale assumendo, nell’ambito dei differenti scenari programmatici e temporali di riferimento considerati ai fini dell’analisi e della valutazione ambientale, anche le azioni indotte dall’esercizio dei suddetti interventi rispetto alle matrici ambientali potenzialmente interferite.

Tutto ciò premesso, di seguito si riporta una sintesi illustrativa degli interventi progettuali oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA; tale illustrazione è stata organizzata compilando una scheda per ogni singolo intervento progettuale, ove trovano altresì esplicitazione le seguenti puntuali informazioni:

- localizzazione specifica dell’intervento rispetto all’intero ambito portuale;
- nominativo del progettista;
- obiettivi specifici attesi dall’attuazione dell’intervento;
- caratteristiche principali dell’opera;
- coerenza/conformità con il PRP.

A ciascuna scheda è associata un’immagine che consente di individuare, mediante uno schema planimetrico di riferimento, la localizzazione di ogni singolo progetto rispetto sia alla situazione territoriale attuale, sia alle previsioni contenute nel PRP.

Nelle schede riferite agli interventi d’ambito, inoltre, si propone una visualizzazione prospettica virtuale del Porto della Spezia avente la finalità di rappresentare, in termini fotorealistici, il nuovo assetto morfologico e insediativo che sarà conseguito mediante l’attuazione degli interventi progettuali proposti.

Le schede illustrano gli interventi progettuali secondo il seguente ordine:

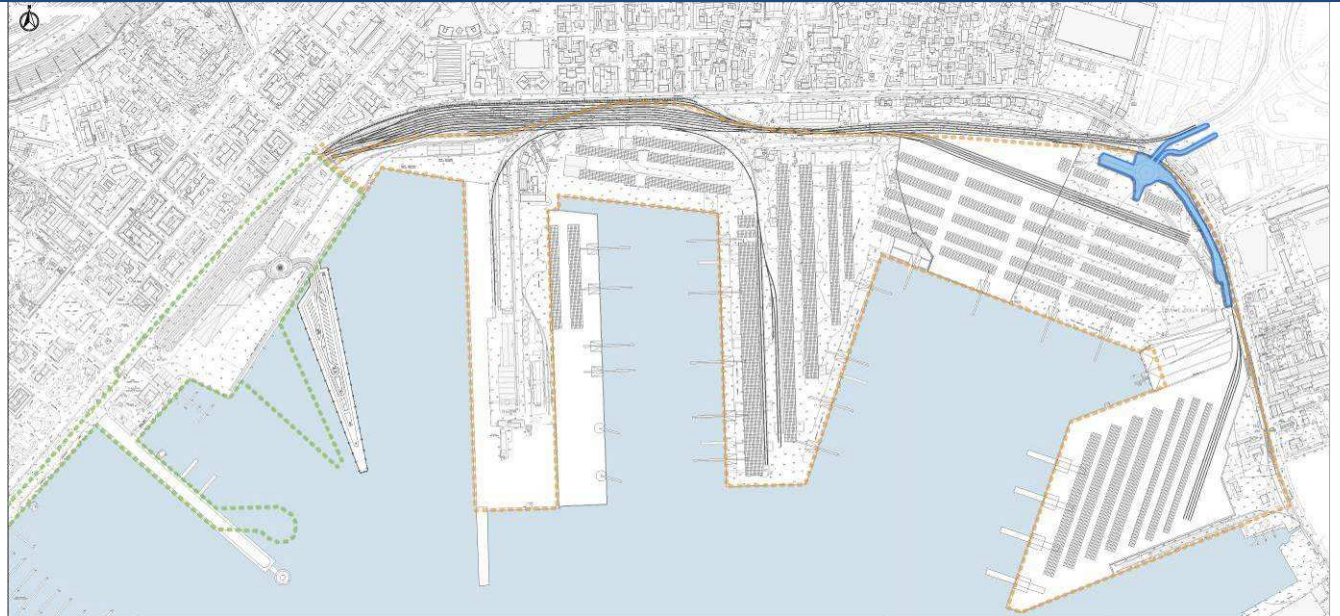
1. **Opere di inter-ambito (schede azzurre);**
2. **Interventi progettuali ricadenti nell’Ambito Omogeneo 5 “Marina della Spezia” (schede verdi);**
3. **Interventi progettuali ricadenti nell’Ambito Omogeneo 6 “Porto Mercantile” (schede arancioni).**

A maggior completezza della sintesi progettuale così strutturata, si è ritenuto opportuno implementare l’illustrazione degli interventi di inter-ambito oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA, con due ulteriori schede progettuali, relative rispettivamente: la prima, al potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima nel porto Mercantile e la seconda, al potenziamento dei canali d’accesso e uscita dal Golfo della Spezia.



OPERE DI INTER-AMBITO

INTERVENTI SULLA VIABILITA'



Progettista

Studio Zacutti - La Spezia

Obiettivi specifici dell'intervento

- Realizzazione di un nuovo collegamento diretto tra l'ambito commerciale del Porto e la rete stradale primaria, costituita dal sistema autostradale e relativo svincolo di raccordo, presente in località Stagnoni, già attrezzato con ampi parcheggi ed aree di sosta per gli autoarticolati in attesa di accesso al Porto ed altresì presidiato dalle strutture doganali;
- Implementazione dell'intera rete infrastrutturale portuale, razionalizzando accessi e percorsi per tutte le tipologie di mezzi operativi e di conferimento, al fine di garantire: la separazione del traffico portuale delle merci ed i flussi veicolari urbani; migliori livelli di servizio e di sicurezza e riduzione delle emissioni atmosferiche ed acustiche indotte dalla mobilità automobilistica.

Caratteristiche principali dell'intervento

Il nuovo assetto della viabilità portuale prevede nello scenario di lungo termine la costruzione di un tunnel di collegamento fra l'area doganale di Stagnoni, l'area Ravano e la parte di levante del porto, la cui realizzazione implica di sottopassare il nuovo fascio di binari del terminal stesso. Nello scenario di progetto, che afferisce al breve e medio termine (2020), ovvero quello sviluppato in questa sede di verifica di assoggettabilità a VIA, si prevede la realizzazione di un dispositivo viabilistico di minor impatto ambientale avente comunque caratteristiche geometriche e funzionali in grado di garantire le opportune capacità trasportistiche nei differenti scenari di traffico afferenti al futuro sviluppo logistico e mercantile del Porto. Tale dispositivo è caratterizzato da un sistema a rotonda di grande diametro in grado di governare con opportuni livelli di servizio i molteplici flussi veicolari in ingresso e uscita dal sistema portuale.

Tale soluzione consentirà l'eliminazione del transito dei mezzi destinati alla parte di levante del porto nella zona di "Marina del canaletto". Il nuovo dispositivo permetterà altresì di implementare la separazione dei flussi veicolari pesanti del porto rispetto alla viabilità cittadina.

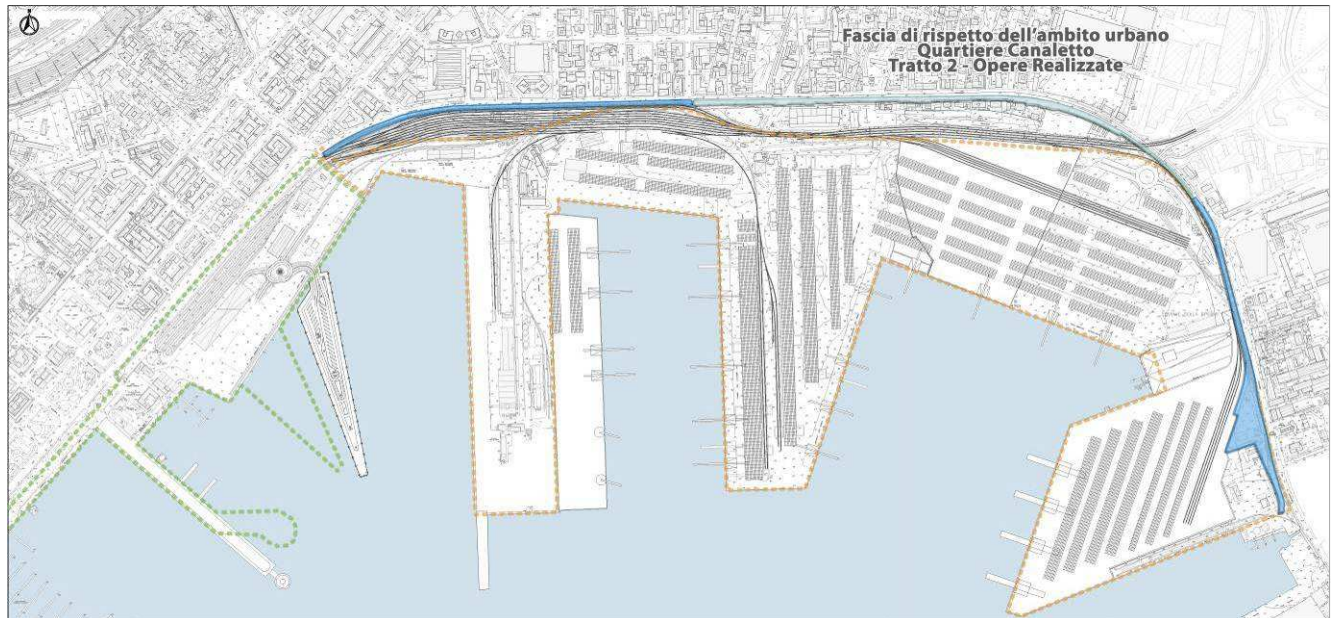
Per verifiche ed approfondimenti si consulti la sezione specifica del Progetto Preliminare.

Coerenza dell'intervento con il Piano Regolatore Portuale

coerente

OPERE DI INTERAMBITO

FASCIA DI RISPETTO DEGLI AMBITI URBANI QUARTIERE CANALETTO E QUARTIERE FOSSAMAISTRA



Progettista

Autorità Portuale della Spezia, Studio Manfroni & Associati Srl - La Spezia, Policreo Srl - Parma

Obiettivi specifici dell'intervento

- Riqualificazione dell'interfaccia Porto/Città e miglioramento delle condizioni di fruibilità urbana;
- Implementazione dell'offerta di mobilità ciclopedonale urbana;
- Valorizzazione del paesaggio urbano, del patrimonio verde e delle relazioni percettive fra città e ambito portuale;
- Mitigazione degli impatti acustici generati dalle attività portuali sul fronte di viale San Bartolomeo.

Caratteristiche principali dell'intervento

L'insieme di interventi di realizzazione di una Fascia di rispetto fra ambito urbano e aree portuali presso i quartieri Fossamaistra e Canaletto si configura come importante occasione di riqualificazione urbana e valorizzazione dell'interfaccia Porto-città. Il progetto prevede la restituzione alla città di una fascia di larghezza variabile, avente lunghezza di circa 4 km, da Fossamaistra a Viale San Bartolomeo compreso, attrezzata con marciapiedi e piste ciclabili, sistemazioni a verde, filari arborei e luoghi di relazione e svago, in coerenza a quanto definito dall'art. 11.7 del Piano Regolatore Portuale. A questo strategico quadro di azioni, finalizzato ad implementare le occasioni di mobilità ciclopedonale urbana in direzione est-ovest e a consentire una complessiva riqualificazione paesaggistica e ambientale degli ambiti urbani interessati, afferiscono inoltre gli interventi integrati di protezione antifonica e relativo inserimento ambientale e paesaggistico lungo viale San Bartolomeo nonché in corrispondenza della rampa di risalita della galleria stradale sub-alvea.

Per verifiche ed approfondimenti si consulti la sezione specifica del Progetto Preliminare.

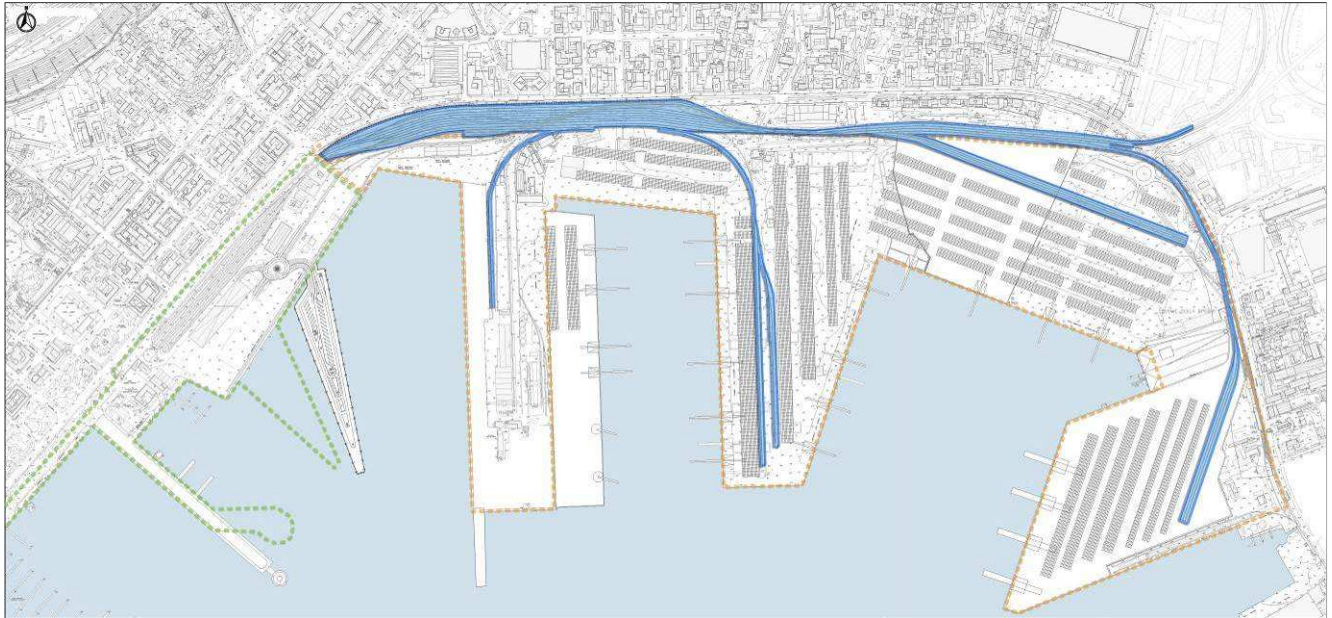
Coerenza dell'intervento con il Piano Regolatore Portuale

coerente

OPERE DI INTER-AMBITO

POTENZIAMENTO DEGLI IMPIANTI FERROVIARI DELLA SPEZIA MARITTIMA NEL PORTO MERCANTILE

(Intervento escluso dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA)



Progettista

Studio Ing. Angelo Pezzati e Sistema Ingegneria S.r.l. - Firenze

Obiettivi specifici dell'intervento

- Implementazione delle potenzialità trasportistiche ferroviarie del porto spezzino nelle reti TEN-T e, in particolare, nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo (SCANMED), al fine di agevolare il trasporto intermodale potenziando le “connessioni di ultimo miglio”, dal nodo portuale della Spezia al suddetto corridoio strategico avente valenza comunitaria;
- Disporre di infrastrutture ferroviarie in grado di consentire il trasferimento tramite ferrovia del 50% del traffico contenitori previsto con l’assetto finale del PRP;
- Consentire la rimozione del vecchio fascio binari “Italia” di Calata Paita, per renderne disponibili gli spazi alla più generale riqualificazione del waterfront della Spezia.

Caratteristiche principali dell'intervento

L'intervento di potenziamento è ascrivibile ad una mera sostituzione/allungamento di impianti esistenti ed a un loro adeguamento alle vigenti normative che definiscono le specifiche tecniche afferenti alle caratteristiche d'armamento (UNI 60, in luogo delle superate UNI 48). Unitamente all'armamento, il potenziamento ferroviario prevede l'adeguamento dell'impiantistica elettrica, di segnalazione e di sicurezza, con l'adozione di nuove tecnologie.

L'insieme di interventi previsti sulla rete ferroviaria afferente all'ambito portuale consentirà il potenziamento del trasporto merci su ferro attraverso una più razionale distribuzione dei fasci di binari e delle aree attrezzate per carico e scarico, permettendo al contempo l'allontanamento dei binari dall'ambito urbano e la conseguente realizzazione della fascia di rispetto.

Il nuovo assetto delle linee ferroviarie prevede pertanto la dismissione dei fasci di binari oggi ubicati in zona Calata Paita, la demolizione del binario che corre parallelo a viale San Bartolomeo, la ristrutturazione dei binari della Calata Malaspina e il nuovo assetto per i binari che dal terminal Ravano arrivano al terminal del Golfo, con ampliamento degli stessi in quest'ultima area.



Si precisa, infine, che il progetto rientra nelle opere di Legge Obiettivo e più precisamente tra gli interventi di potenziamento delle connessioni dell' "Ultimo Miglio", allacci portuali plurimodali Genova – La Spezia – Savona; esso, inoltre, è oggetto di specifica istanza di approvazione, ai sensi dell'art. 166, comma 3 del D.Lgs 163/2006 e ss. mm. ii., nell'ambito della Conferenza di Servizi di Legge Obiettivo. Tale CdS è attualmente attiva (dicembre-gennaio 2015) presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la relativa istruttoria ricade nelle competenze della Struttura Tecnica di Missione.

Coerenza dell'intervento con il Piano Regolatore Portuale

coerente

OPERE DI INTER-AMBITO

POTENZIAMENTO DEI CANALI D'ACCESSO E USCITA DAL GOLFO DELLA SPEZIA

(Intervento escluso dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA)



Progettista

Autorità Portuale della Spezia

Obiettivi specifici dell'intervento

- operazioni di manutenzione funzionali a garantire le corrette e sicure profondità dei canali di navigazione, accesso ed evoluzione, nonché di accosto alle banchine portuali, sia per la domanda navale mercantile che croceristica;
- assicurare il conseguimento della massima sicurezza ambientale durante le attività di dragaggio e di navigazione in ambito portuale.

Caratteristiche principali dell'intervento

Il potenziamento dei canali d'ingresso e uscita dal Golfo della Spezia è conseguito mediante l'approfondimento dei relativi fondali fino a raggiungere il battente idrico necessario per la navigazione, l'evoluzione e l'accosto delle navi alle banchine, sia esistenti che di nuova formazione. L'attività di dragaggio è stata oggetto di specifica approvazione nell'ambito della Conferenza di Servizi, tenutasi ai sensi dell'art. 14 della L. 241/90 e ss. mm. ii., tenutasi presso lo stesso MATTM in data 30 dicembre 2002. Tale approvazione fu subordinata all'ottemperanza di un quadro preciso di indirizzi prescrittivi che incidevano anche sulle modalità di realizzazione dei dragaggi stessi, al fine di assicurare il conseguimento della massima sicurezza ambientale durante le suddette attività. Le prescrizioni afferenti alle attività di dragaggio dei fondali, impartite nella suddetta CdS, sono state completamente riconfermate in sede di decreto VIA di approvazione del PRP; esse prevedono l'adozione di tecniche specializzate anche per le operazioni di scavo, in grado di ridurre al minimo il rischio di dispersione di inquinanti durante l'intero processo di dragaggio e di gestione dei materiali estratti e la predisposizione di zone di raccolta dei medesimi, in grado di garantire condizioni di impermeabilità rispetto all'ambiente marino. Tali operazioni sono assoggettate a specifico monitoraggio ambientale.

Coerenza dell'intervento con il Piano Regolatore Portuale

coerente

AMBITO OMOGENEO 5 “MARINA DELLA SPEZIA”

RADDRIZZAMENTO E AMPLIAMENTO MOLO ITALIA



Progettista

Autorità Portuale della Spezia

Superficie complessiva interessata dall’intervento

12.900 m² circa

Obiettivi specifici dell’intervento

- implementazione della mobilità crocieristica;
- razionalizzazione della movimentazione dei traffici marittimi.

Caratteristiche principali dell’intervento

L’intervento prevede l’ampliamento e il raddrizzamento del molo Italia per consentirne l’utilizzo ai fini diportistici. Attualmente il molo presenta una sezione di circa 12 metri e si sviluppa in direzione sud est per circa 200 metri attestandosi in seguito per ulteriori 160 metri circa con giacitura ovest-est; all’estremo di levante del molo stesso è presente un faro.

Il progetto prevede l’ampliamento della sezione del molo a 20 metri e la rimozione della porzione avente giacitura ovest-est con la conseguente regolarizzazione dell’andamento in direzione sud-est per uno sviluppo complessivo di circa 350 metri, a cui si aggiunge in testata un piazzale semicircolare destinato al nuovo alloggiamento per il faro e connesso mediante un pontile al molo stesso. È previsto inoltre l’inserimento di elementi di arredo urbano e fioriere.

Per verifiche ed approfondimenti si consulti la sezione specifica del Progetto Preliminare.

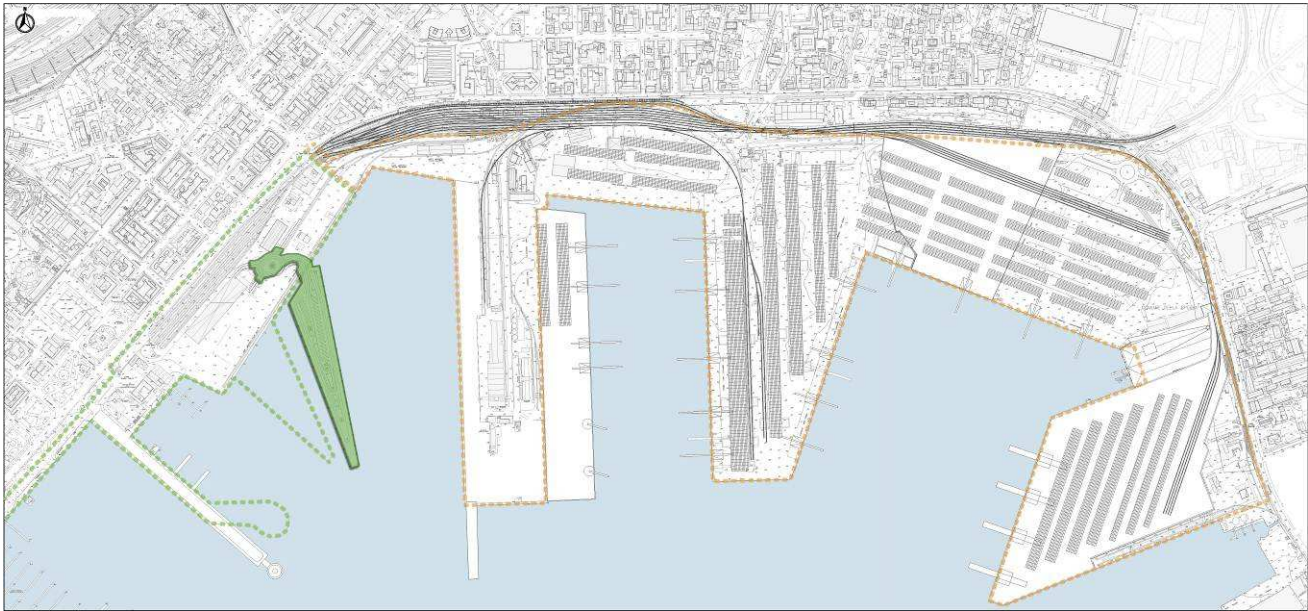
Coerenza dell’intervento con il Piano Regolatore Portuale

coerente



AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA"

NUOVO MOLO CROCIERE A SERVIZIO DELLA STAZIONE MARITTIMA



Progettista

Autorità Portuale della Spezia

Superficie complessiva interessata dall'intervento

16.900 m²

Obiettivi specifici dell'intervento

- implementazione della mobilità crocieristica e dei relativi servizi, nonché delle condizioni di sicurezza e di fruibilità della struttura portuale;
- razionalizzazione della movimentazione dei traffici marittimi e delle relazioni di intermodalità dei flussi crocieristici.

Caratteristiche principali dell'intervento

L'opera di nuova infrastrutturazione marittima per il potenziamento dell'offerta crocieristica è ricompresa nel progetto più generale di riqualificazione e conversione d'uso, in chiave turistico-ricreativa, del waterfront della Spezia. Il nuovo molo crociere, avente forma trapezia, è orientato in direzione Nord – Sud, lungo una linea mediana che forma un angolo di circa 50° con la calata Paita; esso consentirà l'accosto di due navi da crociera di ultima generazione, lungo i due lati di banchina che si sviluppano a levante per 393 metri e a ponente per 339 metri. Il collegamento fra il molo crociere e la calata Paita avverrà mediante una piattaforma stradale sostenuta alle due estremità; sul sedime del molo stesso verrà realizzata la nuova Stazione Crociere della città della Spezia, progetto quest'ultimo escluso dalla presente verifica di assoggettabilità a VIA.

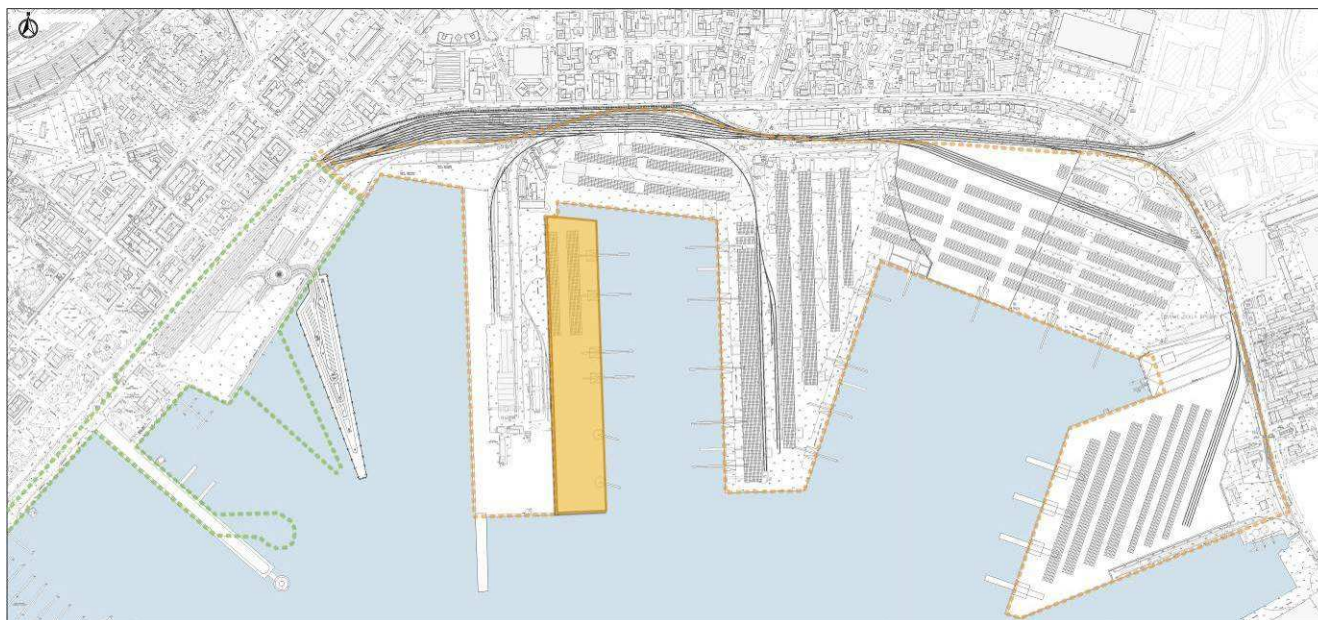
Per verifiche ed approfondimenti si consulti la sezione specifica del Progetto Preliminare.

Coerenza dell'intervento con il Piano Regolatore Portuale

coerente

AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”

AMPLIAMENTO A MARE MOLO GARIBALDI



Progettista		
<i>Studio Zacutti</i> – La Spezia		
Superficie dall’intervento	complessiva	interessata
54.000 m ²		
Obiettivi specifici dell’intervento		
<ul style="list-style-type: none"> • razionalizzazione della movimentazione dei traffici marittimi; • specializzazione funzionale delle aree portuali; • sviluppo commerciale del Porto della Spezia. 		

Caratteristiche principali dell’intervento

L’intervento di ampliamento a mare del Molo Garibaldi è ricompreso nell’ambito delle opere di riqualificazione e potenziamento delle aree portuali asservite dal secondo bacino portuale della Spezia. Il progetto prevede la realizzazione di nuovi piazzali, mediante riempimenti, lungo il lato di levante del Molo Garibaldi per una superficie complessiva di circa 54.000 m² attraverso un allargamento del molo di circa 92 metri. Le nuove superfici sono destinate ad ospitare le funzioni commerciali di terminal multipurpose e terminal container, compensando le nuove aree a destinazione turistico – ricettiva e urbana (aree di calata Malaspina destinate ad integrare gli spazi dedicati a waterfront 22.800 m²), nonché gli ampliamenti concessi al recupero di aree destinate alla fascia di rispetto.

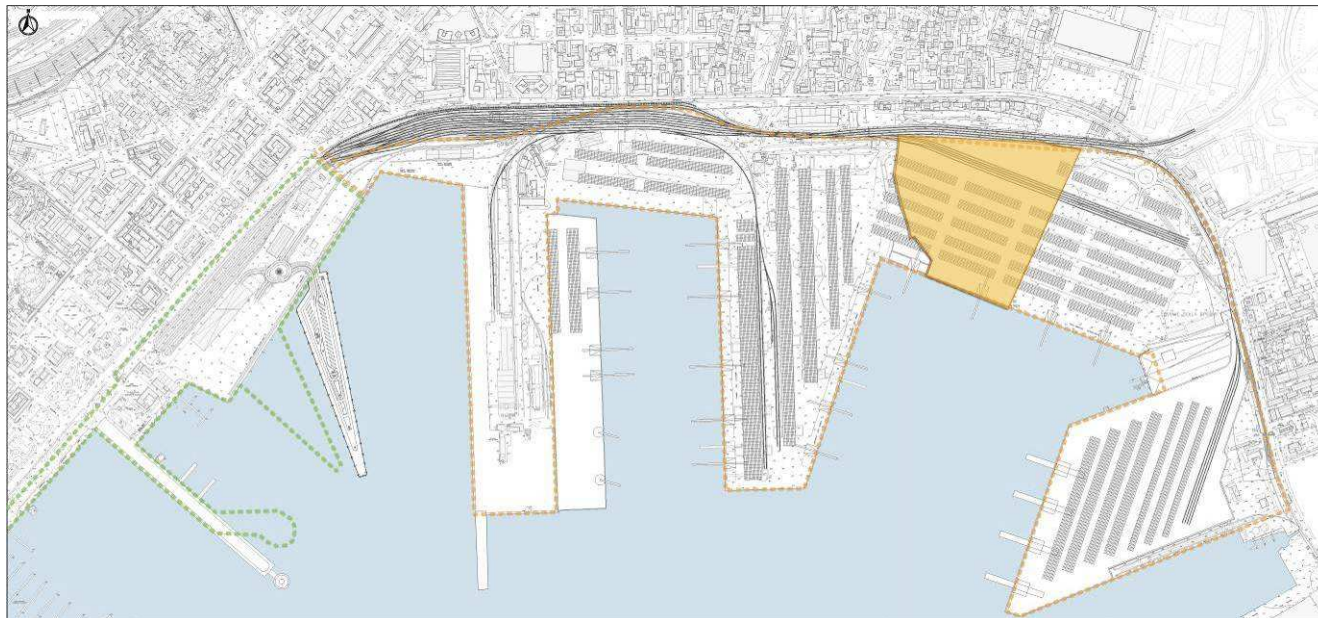
Per verifiche ed approfondimenti si consulti la sezione specifica del Progetto Preliminare.

Coerenza dell’intervento con il Piano Regolatore Portuale

L’intervento di progetto si configura come adeguamento tecnico-funzionale al vigente PRP.

AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”

AMPLIAMENTO A MARE MARINA DEL CANALETTO



Progettista

Studio Zacutti – La Spezia

Superficie dall'intervento	complessiva	interessata
-------------------------------	-------------	-------------

76.000 m² di cui 50.100 m² di nuova occupazione

Obiettivi specifici dell'intervento

- razionalizzazione della movimentazione dei traffici marittimi;
- specializzazione funzionale delle aree portuali;
- sviluppo commerciale del Porto della Spezia.

Caratteristiche principali dell'intervento

L'area di intervento, ricompresa fra il molo Fornelli e il Terminal Ravano risulta attualmente impiegata per il rimessaggio di imbarcazioni da diporto e attività strettamente connesse alla nautica diportistica; tali funzioni risultano incoerenti con le attività portuali e, pertanto, destinate ad una graduale ricollocazione al fine di consentire l'attuazione delle previsioni di PRP portuale. L'intervento prevede il tombamento dell'attuale marina per una superficie di circa 50.100 m² e la conseguente realizzazione di una banchina con estensione di circa 525 metri e retrostanti funzioni di terminal container; la riqualificazione delle aree di banchina attuale, aventi superficie di circa 25.900 m² consentirà inoltre la collocazione di un nuovo fascio ferroviario nel complesso di interventi di razionalizzazione del trasporto su ferro previsti nelle opere di inter-ambito.

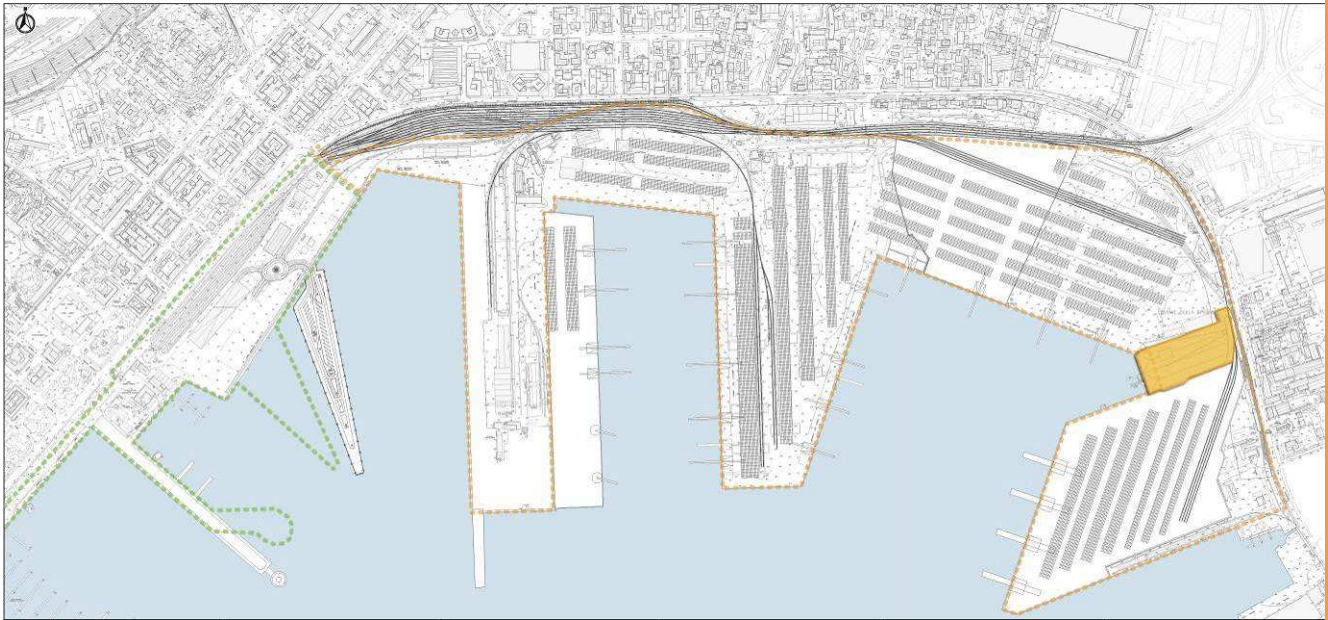
Per verifiche ed approfondimenti si consulti la sezione specifica del Progetto Preliminare.

Coerenza dell'intervento con il Piano Regolatore Portuale

coerente

AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”

REALIZZAZIONE TERZO MOLO IN ZONA FOSSAMAISTRA



Progettista

Autorità Portuale della Spezia

Superficie dall'intervento	complessiva	interessata
-------------------------------	-------------	-------------

10.200 m²

Obiettivi specifici dell'intervento

- specializzazione funzionale delle aree portuali;
- sviluppo commerciale del Porto della Spezia.

Caratteristiche principali dell'intervento

L'intervento prevede la realizzazione del banchinamento dell'area ricompresa tra il terminal Ravano e il terminal del Golfo, definita Marina di Fossamastra e attualmente destinata a funzioni diportistiche e caratterizzata dalla presenza del diffusore Enel, opera di recapito delle acque di raffreddamento della Centrale Eugenio Montale.

La banchina lato mare avrà una lunghezza complessiva di 78,90 m; la realizzazione dei nuovi piazzali risulta influenzata dalla presenza del diffusore, infatti tutta l'area occupata dalla canalizzazione sarà realizzata con un impalcato “a giorno”, mentre la parte compresa tra la sponda sinistra del diffusore e il molo del Terminal del Golfo, sarà realizzata mediante riempimento.

Per verifiche ed approfondimenti si consulti la sezione specifica del Progetto Preliminare.

Coerenza dell'intervento con il Piano Regolatore Portuale

Coerente

AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”

AMPLIAMENTO A MARE TERMINAL DEL GOLFO



Progettista

Ing. Sabatino Tonacci Exa engineering Srl – La Spezia

Superficie complessiva interessata dall’intervento

79.000 m² circa

Obiettivi specifici dell’intervento

- razionalizzazione della movimentazione dei traffici marittimi;
- sviluppo commerciale del Porto della Spezia

Caratteristiche principali dell’intervento

L’intervento prevede l’ampliamento a mare dell’attuale Terminal del Golfo mediante riempimenti per una superficie complessiva di circa 79.000 m²; i piazzali saranno destinati a terminal container nonché all’ampliamento dell’offerta di trasporto su ferro mediante la realizzazione di un fascio di quattro binari attrezzati per carico-scarico alla radice del molo stesso.

Con la realizzazione del terzo bacino verrà inglobato il molo Enel: si tratta di un molo di 250 m dove ENEL gestisce lo scarico del carbone ed olio combustibile destinati alla centrale elettrica di Vallegrande (gestita a potenza ridotta e alimentata principalmente a metano) con la quale il terminal è collegato mediante nastro trasportatore. La soluzione prevede che il pontile ENEL venga mantenuto accostabile da un lato e prolungato di 200 m per acconsentire l’accosto di due navi.

Per verifiche ed approfondimenti si consulti la sezione specifica del Progetto Preliminare.

Coerenza dell’intervento con il Piano Regolatore Portuale

coerente

1.2 DESCRIZIONE DEL QUADRO PROCEDURALE INTEGRATO TRA LA VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DI CUI AL PARERE VIA DEC/DSA/2006/00317 E LA CORRELATA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA

Per agevolare la fase di Verifica di Ottemperanza dei contenuti progettuali afferenti agli interventi oggetto della presente e correlata Verifica di Assoggettabilità a VIA, che si precisa essere riferita ad una parte, ancorché significativa ma non esaustiva, dei progetti afferenti agli ambiti omogenei **n° 5 "Marina della Spezia"** e **n° 6 "Porto Mercantile"** del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Golfo della Spezia, si è ritenuto opportuno in questa sede, come già premesso, predisporre uno specifico documento istruttorio, denominato: **"Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317 (Elab. N° PP/GN.03)"**, in grado di orientare, in termini organici ed integrati, la consultazione dell'intero corpus documentale all'uopo predisposto.

Tale documento consente di fornire per ciascuna delle prescrizioni applicabili genericamente o specificatamente ai suddetti progetti, di cui al Provvedimento VIA DEC/DSA/2006/00317 espresso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, che a sua volta richiama le prescrizioni e raccomandazioni impartite dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (nota prot. BAP.S02/34.19.04/712 del 13 gennaio 2006) e dalla Regione Liguria (nota n.1603 del 28 dicembre 2004), le opportune verifiche positive di ottemperanza.

Le considerazioni e le argomentazioni sviluppate in risposta alle prescrizioni contenute nel Parere del Ministero sopracitato **relativamente agli ambiti 5 e 6 e ambiti vari**, sono state ordinate all'interno di una tabella che ripercorre la struttura argomentativa del provvedimento stesso.

Per ogni singola prescrizione è riportato sia un contributo testuale specifico, avente la finalità di fornire le opportune evidenze di ottemperanza, sia, in taluni casi, la codifica e relativa titolazione degli elaborati relazionali e grafici del Progetto Preliminare, in cui verificare direttamente la coerenza delle scelte progettuali adottate rispetto al quadro prescrittivo stesso.

Si precisa, altresì, che le prescrizioni riportate nel suddetto decreto VIA sono riconducibili a due tipologie d'indirizzo; la prima afferisce a prescrizioni precipue ai differenti ambiti, mentre la seconda corrisponde a prescrizioni generali e pertanto applicabili a tutti gli ambiti omogenei di PRP.

La Verifica di Ottemperanza promossa in questa sede consente, pertanto, di valutare il riscontro positivo dei contenuti progettuali rispetto alle prescrizioni specifiche impartite per gli ambiti 5 e 6 ed alle prescrizioni di carattere generale, valide per l'intera area portuale del Golfo della Spezia.

L'obbligo di ottemperanza rispetto alle disposizioni prescrittive impartite dal decreto conclusivo afferente alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del medesimo Piano Regolatore Portuale, di cui al già citato Provvedimento interministeriale n° DEC/DSA/2006/003 17, del 11.04.2006, impone, quale condizione procedimentale cogente, il perfezionamento della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA dei molteplici progetti programmati in sede di PRP e, **nel caso specifico di parte dei progetti ricadenti negli ambiti omogenei n°5 e n°6.**

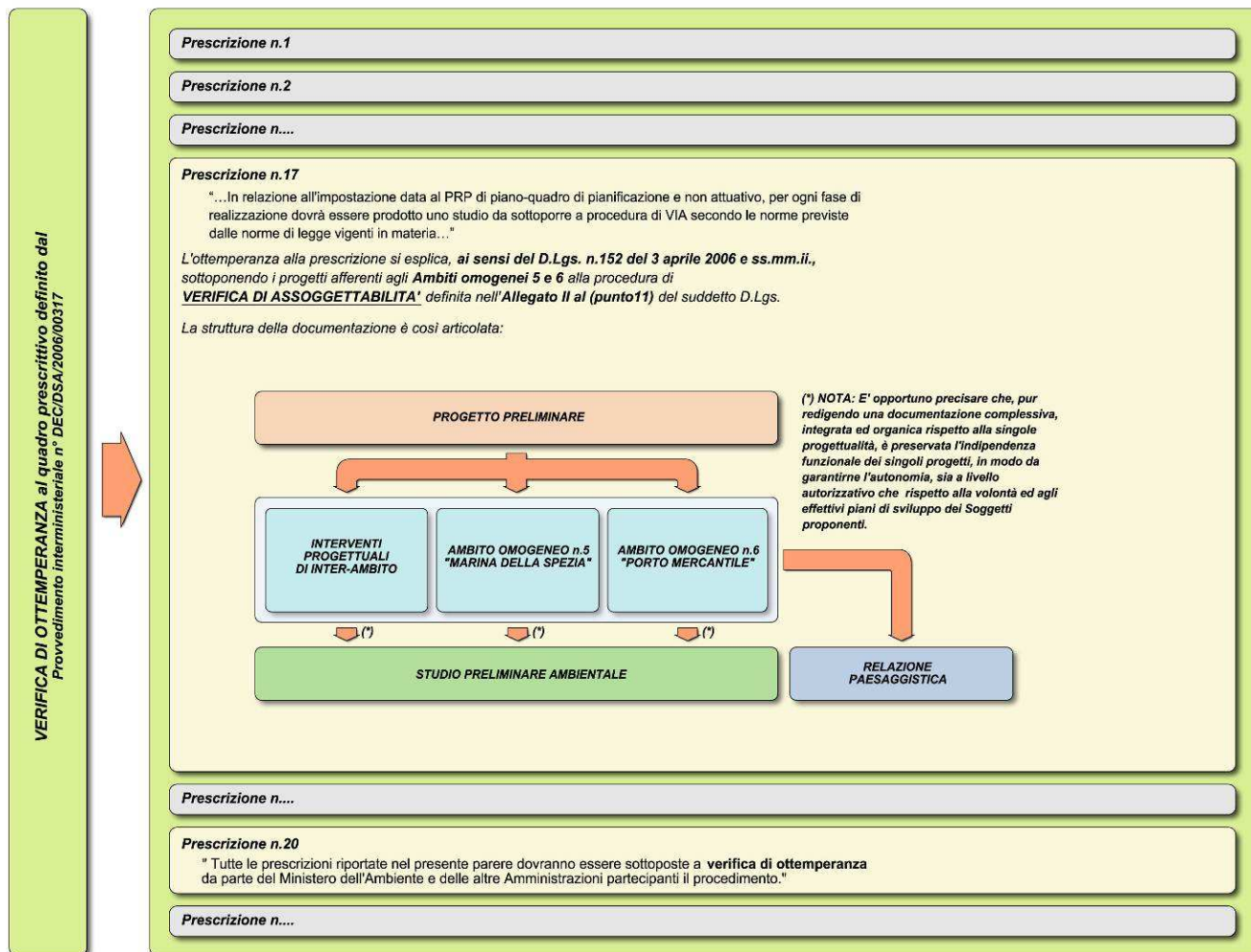


Figura 1.3 - Sintesi del quadro procedurale integrato tra la Verifica di Ottemperanza e la Verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti

Ne consegue che la verifica di assoggettabilità, promossa in questa sede, deve intendersi quale parte integrante della più ampia procedura di verifica di ottemperanza, così come illustrata nel precedente schema di sintesi procedurale (vedasi Figura 1.3), avente la finalità di uniformare il complesso delle azioni progettuali del PRP agli indirizzi prescrittivi impartiti in fase di VIA.

Sarà così possibile perfezionare, per gli interventi progettuali oggetto di verifica di assoggettabilità e contestuale verifica di ottemperanza, l'opportuno percorso autorizzativo e dare corso alle relative attuazioni nell'ambito del Piano Regolatore Portuale della Spezia.

1.3 DESCRIZIONE DEGLI SCENARI AUTORIZZATIVI DI RIFERIMENTO PER L'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI

Gli interventi proposti saranno oggetto in prima istanza, come evidenziato nelle precedenti sezioni della presente relazione, di un percorso autorizzativo che vede la contestuale attivazione sia della **Verifica di Ottemperanza** delle scelte progettuali rispetto alle disposizioni prescrittive impartite dal decreto conclusivo afferente alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Piano Regolatore Portuale, sia la correlata **Verifica di Assoggettabilità a VIA**.

Una volta completata la fase di verifica, che si precisa potrà produrre esiti finanche differenziati rispetto ad ogni singolo intervento oggetto di valutazione, sarà possibile completare l'iter autorizzativo dei progetti ritenuti ottemperanti e non assoggettabili alla procedura di VIA, mediante il perfezionamento delle procedure di legge finalizzate all'ottenimento delle concessioni, autorizzazioni, intese, licenze, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati, preordinati alla relativa realizzazione.

Si potranno prefigurare, pertanto, due principali possibili scenari autorizzativi di riferimento per l'attuazione degli interventi progettuali proposti, e più precisamente:

- 1. Scenario autorizzativo applicabile ai progetti ottemperanti positivamente al quadro prescrittivo e ritenuti non assoggettabili alla procedura di VIA;***
- 2. Scenario autorizzativo applicabile ai progetti ottemperanti positivamente al quadro prescrittivo, ma di cui si ritiene necessaria l'assoggettabilità alla procedura di VIA.***

Ovviamente non si considerano in questa sede ipotesi di **progetti non ottemperanti positivamente al quadro prescrittivo**, in quanto tale esito istruttorio precluderebbe di fatto qualsiasi ulteriore percorso autorizzativo dell'intervento proposto, se non la riformulazione radicale dei presupposti progettuali stessi ed il conseguente riavvio dell'intero processo di verifica di ottemperanza e di correlata assoggettabilità a VIA dell'opera censurata.

Qualora si verificassero le condizioni ricadenti nel primo scenario autorizzativo di cui alla precedente elencazione, l'Autorità Proponente (Autorità Portuale della Spezia), sulla base dell'esito di entrambe le verifiche, potrà dare luogo, per i progetti istruiti positivamente, alla redazione del livello definitivo della progettazione ed alla successiva istanza presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Lombardia-Liguria-Sede Coordinata di Genova (Ente Competente), ai sensi delle disposizioni di cui al DPR n. 383/94 e ss. mm. e ii. e al DPR 616/77 (ex art. 81) e ss. mm. e ii., per l'attivazione del procedimento integrato di approvazione degli interventi nell'ambito dell'istituto della Conferenza di Servizi.

Ciò premesso, si propone di seguito un elenco dei principali Enti e soggetti deputati al rilascio dei pareri di competenza in merito all’approvazione degli interventi progettuali proposti, da esplicitarsi nell’ambito della suddetta Conferenza di Servizi, e più precisamente:

- ✓ Ministero dell’Ambiente e della tutela del Territorio del Mare e Settori competenti, tra cui:
 - Direzione generale per le valutazioni ambientali – Divisione II Sistemi di valutazione ambientale; Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica);
- ✓ Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo e Settori competenti, tra cui:
 - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Regione Liguria
 - Soprintendenza per i Beni Archeologici della Regione Liguria
 - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per la provincia della Spezia
- ✓ Ministero della Difesa e Settori competenti;
- ✓ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Settori competenti, tra cui:
 - Ispettorato Vigilanza Concessionari Autostradali;
 - ANAS S.p.A. (Compartimento di Genova);
 - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Settori specifici per l’ambito portuale;
- ✓ Regione Liguria e Settori competenti, tra cui:
 - ARPAL Regione Liguria (Direzione Generale) e ARPAL della Spezia;
 - Azienda USL della Spezia;
- ✓ Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco - Direzione Regionale VVFF Liguria e Comando Provinciale Vigili del fuoco della Spezia;
- ✓ Provincia della Spezia e Settori competenti;
- ✓ Comune della Spezia e Settori competenti;
- ✓ Comune di Portovenere e Settori competenti;
- ✓ Comune di Lerici e Settori competenti;
- ✓ Società Autostrada Ligure Toscana SpA – A12 Sestri Levante – Livorno;
- ✓ ENEL Distribuzione S.p.A. (Divisione Infrastrutture e Reti);

- ✓ Enti gestori di servizi pubblici, tra cui:
 - Reti acque;
 - Reti fognarie;
 - Reti gas;
 - Reti energia elettrica;
 - Reti telefonia fissa e mobile;
 - Reti dati;
 - Ecc..

- ✓ Eventuali altri Enti, società di gestione ed erogazione di servizi e sottoservizi, consorzi di bonifica, ecc..

Qualora, invece, si verificassero le condizioni ricadenti nel secondo scenario autorizzativo, di cui si è detto, l'Autorità Proponente dovrà dare luogo, sulla base delle indicazioni del parere motivato redatto a conclusione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA dall'Autorità Competente (MATTM) di concerto con il MiBACT e la Regione Liguria, ad elaborare il progetto definitivo degli interventi ritenuti assoggettabili alla VIA, i cui contenuti dovranno altresì garantire la coerente ottemperanza nei confronti delle eventuali ulteriori prescrizioni e raccomandazioni impartite, sempre dai suddetti Enti, in sede di verifica di assoggettabilità.

Il progetto definitivo così predisposto, integrato dallo Studio di Impatto Ambientale, dalla relazione Paesaggistica, dalla Sintesi non Tecnica ed altresì dall'elenco delle autorizzazioni e relativi enti competenti, costituirà la documentazione propedeutica all'attivazione, ai sensi dell'art. 23 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss. mm. e ii., della Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale.

L'esito positivo della VIA, consentirà di concludere il procedimento con l'emanazione del decreto interministeriale ricomprendente tutte le autorizzazioni ambientali e paesaggistiche preordinate alla realizzazione dell'opera; sarà così possibile dare luogo successivamente al perfezionamento autorizzativo dell'intervento in sostanziale analogia ai progetti ricadenti nel precedente scenario autorizzativo n°1.

2 IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE (SPA)

La presente sezione ha lo scopo di offrire una puntuale ed organica illustrazione della struttura metodologica adottata per la redazione dello Studio Preliminare Ambientale.

Essa è stata articolata nei seguenti specifici approfondimenti, al fine di agevolare, come già premesso, l'analisi e la valutazione integrata dell'intero corpus documentale prodotto in questa sede, allo scopo di informare il procedimento istruttorio che avrà luogo nell'ambito sia della Verifica di Assoggettabilità a VIA, sia della correlata Verifica di Ottemperanza, e più precisamente:

2.1 *Principali riferimenti normativi adottati per la redazione dello Studio Preliminare Ambientale*

In questo primo contesto relazionale sono riportati i principali quadri normativi vigenti, sia a livello nazionale che regionale, in materia di valutazione ambientale e di tutela del Paesaggio e dei Beni Culturali ed a cui si è fatto specifico riferimento per informare i contenuti di approfondimento del presente Studio Preliminare Ambientale.

2.2 *Descrizione della struttura metodologica dello Studio Preliminare Ambientale*

La struttura metodologica dello Studio Preliminare Ambientale e più precisamente i contenuti di approfondimento di ciascun quadro di riferimento, sono puntualmente descritti nel secondo contributo relazionale della presente sezione. Tale contributo si completa con un ulteriore commento afferente ai principali elementi e criteri che hanno informato la Relazione Paesaggistica, in quanto fortemente integrati con gli omologhi contenuti sviluppati nell'ambito dello stesso SPA.

Inoltre, a maggior evidenza del grado complessivo di coerenza che la struttura argomentativa dello SPA ha conseguito in termini di approfondimento tecnico e scientifico rispetto ai quadri normativi di riferimento, si è altresì sviluppato, sempre in questa sede, un'ulteriore valutazione metodologica che consente di esplicitare, mediante un'agevole comparazione tabellare, la congruenza e l'integrazione normativa del medesimo studio nei confronti delle disposizioni di cui all'allegato V del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. ii. ed all'allegato V della L.R. Liguria 30.12.1998 N°38 e ss. mm. ii (§ 2.2.1).

2.3 *Individuazione degli scenari temporali e programmatici di riferimento funzionali alla verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti*

La Verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti deve necessariamente confidare nell'individuazione di corretti scenari temporali e programmatici di riferimento, a cui rapportate l'evoluzione del quadro ambientale, del quadro progettuale e degli impatti indotti dalle azioni di progetto, sia nella fase di costruzione delle opere che di relativo esercizio. In questo specifico ambito relazionale si sviluppano le valutazioni operate al fine di definire, con opportuni margini di cautela e precauzione, i possibili scenari temporali e programmatici a cui riferire l'intero processo valutativo, in termini di evoluzione sia dei quadri di studio, sia degli impatti indotti dalle azioni progettuali, sia degli interventi di mitigazione paesaggistica ed ambientale.

2.4 Gruppo di lavoro multidisciplinare

La sezione metodologica si conclude con la puntuale elencazione dei nominativi e relativo grado di specializzazione dei componenti del gruppo di lavoro multidisciplinare che ha redatto lo Studio Preliminare Ambientale, la Relazione Paesaggistica, nonché i contributi specialistici nell'ambito del Progetto preliminare; tale gruppo è costituito da numerosi esperti di settore che hanno maturato un'esperienza significativa nel campo dell'analisi e della valutazione ambientale e paesaggistica di infrastrutture analoghe, per complessità funzionale e scala territoriale, agli interventi progettuali in esame.

2.1 PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI ADOTTATI PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Lo Studio Preliminare Ambientale, redatto in questa sede, è stato elaborato nel rispetto del quadro normativo di riferimento nazionale: **Allegato V, art. 20 del D.Lgs n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale"** e regionale **Allegato V - Criteri di selezione** di cui all'articolo 2 comma 4 punto c) e articolo 10 della L.R. 38/98 e ss.mm. e ii..

Inoltre, si è fatto specifico riferimento al **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 377 del 27 dicembre 1988**, "Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Patrimonio e norme in materia di danno ambientale" (che definisce le opere da sottoporre a procedura di VIA nazionale e le relative modalità), nonché al seguente quadro normativo, nazionale e regionale, in materia di valutazione ambientale e di tutela del Paesaggio e dei Beni Culturali:

Valutazione di Impatto Ambientale

➤ ambito nazionale:

- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale ...";
- Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" e ss. mm. e ii.:
 - ✓ Decreto Legislativo n. 4 del 16 gennaio 2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale";
 - ✓ Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69".
 - ✓ D.M. 161/2012 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo" e ss. mm. e ii., il quale ha aggiornato la normativa previgente, abrogando l'Art. 186 del D.Lgs. 152/2006.

- ✓ Legge n. 98 del 9 agosto 2013 di conversione, con modifiche, del decreto legge 21 giugno 2013, n° 69, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" (c.d. "Decreto del fare"), in vigore dal 21 agosto 2013.

➤ **ambito regionale:**

- Legge Regionale della Liguria 30 dicembre 1998, n. 38 e ss.mm.ii., afferente alla "*Disciplina della valutazione di impatto ambientale*".

In particolare, per i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale definito all'**art. 20 del D.Lgs 142/2006 e ss. mm. e ii.** si è fatto riferimento altresì, per quanto applicabile alla specificità delle opere in esame, alle seguenti Circolari e Linee Guida emanate a livello sia nazionale, che regionale, nonché alla manualistica ed alla letteratura specialistica di settore, e più precisamente

- Circolare del Ministero dell'Ambiente n.GAB/96/15208 del 7 ottobre 1996, concernente "Principi e criteri di massima della Valutazione di Impatto Ambientale";
- Circolare del Ministero dell'Ambiente n.GAB/96/15326 dell'8 ottobre 1996, concernente "Principi e criteri di massima della Valutazione di Impatto Ambientale";
- "Linee guida V.I.A." redatte da A.N.P.A. su richiesta del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, 18 giugno 2001;
- Decreto Ministeriale 4 aprile 2004 – Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale;
- Linee guida dell'Ambiente e Paesaggio nei settori infrastrutturali, redatte a cura di ISPRA e CATAP (Coordinamento delle Associazioni Tecnico – Scientifiche per l'Ambiente e il Paesaggio), in collaborazione con Università ed Enti – Anno 2010;
- "Linee guida V.I.A." redatte da A.N.P.A. su richiesta del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, 18 giugno 2001;
- Regione Liguria - Norme Tecniche per la Procedura di Verifica/Screening (art. 16 L.R. 38/98 e ss.mm. e ii.).

Paesaggio e Beni Culturali

- Convenzione Europea del paesaggio adottata dal Comitato dei Ministri della Cultura e dell'Ambiente del Consiglio d'Europa il 19 luglio 2000 e firmata a Firenze il 20 ottobre 2000;
- Legge 9 gennaio 2006, n. 14 – Ratifica ed esecuzione della Convenzione Europea sul Paesaggio;
- Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e ss. mm. e ii.:
 - ✓ DPCM 12 dicembre 2005 (attuativo dell'art. 146, co. III, Dlgs 42/2004);

- ✓ Decreto Legislativo 26 marzo 2008, n. 62 – Ulteriori disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 in relazione ai beni culturali;
- ✓ Decreto Legislativo 26 marzo 2008, n. 63 – Ulteriori disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 in relazione al paesaggio.

2.2 DESCRIZIONE DELLA STRUTTURA METODOLOGICA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Lo Studio Preliminare Ambientale risulta articolato in specifici quadri di riferimento, così come illustrato nello schema seguente in Figura 2.1.

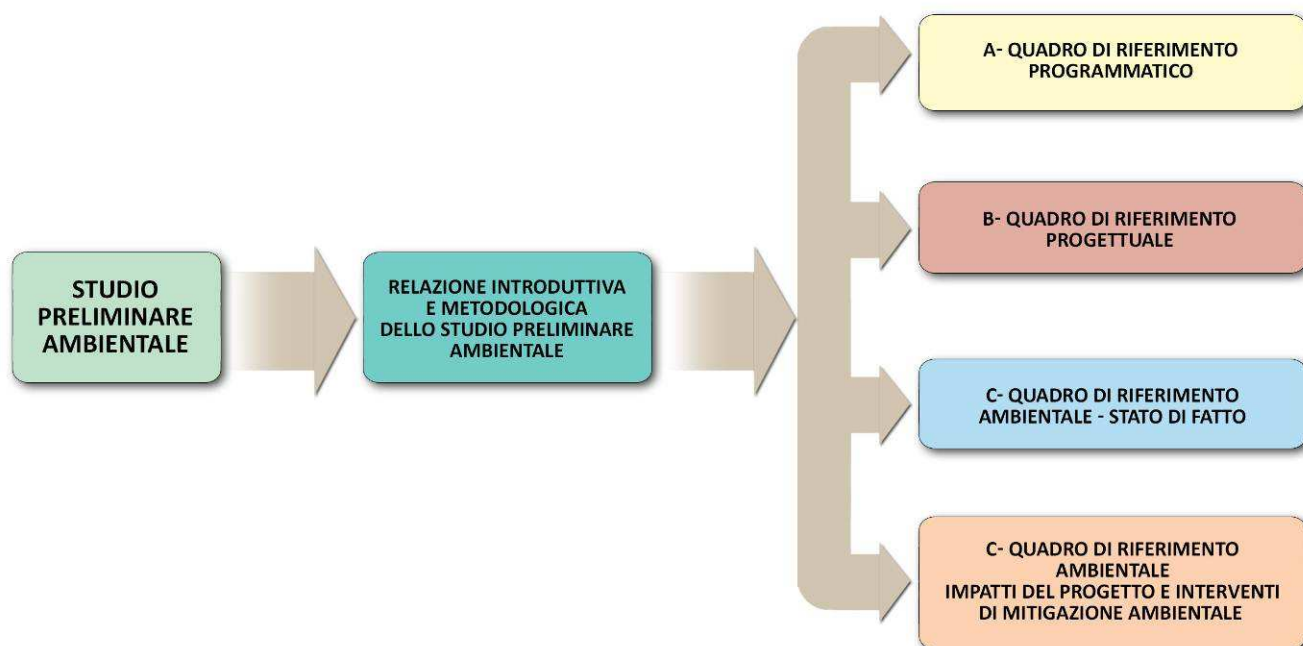


Figura 2.1 - Organizzazione dei contenuti dello Studio Preliminare Ambientale

Sempre in questo specifico contesto procedurale si è altresì redatta la **Relazione Paesaggistica** (Elab. N° PP/RP.01) degli interventi progettuali proposti, ai sensi del D.Lgs 42/2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n.137" e ss.mm.ii. come definito al D.P.C.M. 12/12/2005, al fine di agevolare, con idonea documentazione di approfondimento, la fase istruttoria di competenza del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, in ragione dell'interessamento diretto che tali interventi determinano principalmente rispetto ai *"..territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare..."*, di cui art. 142 comma 1. punto a) del D.Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., e ad *"...i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi"* art. 142 comma 1 punto c); nonché la fascia di rispetto del torrente Dorgia Nuova, corso d'acqua pubblico, di cui al comma 1 punto c) dell'art. 142. Si segnala, inoltre, la presenza del vincolo istituito con decreto ai sensi dell'art. 136 "Giardini pubblici costituenti attraente zona verde entro la città di la Spezia" emissione: 1950-04-29, notifica: 1950-05-16, trascrizione: 1950-09-20 istituito ai sensi della L1497/39, che viene marginalmente interferito dal progetto di sistemazione del Molo Italia.

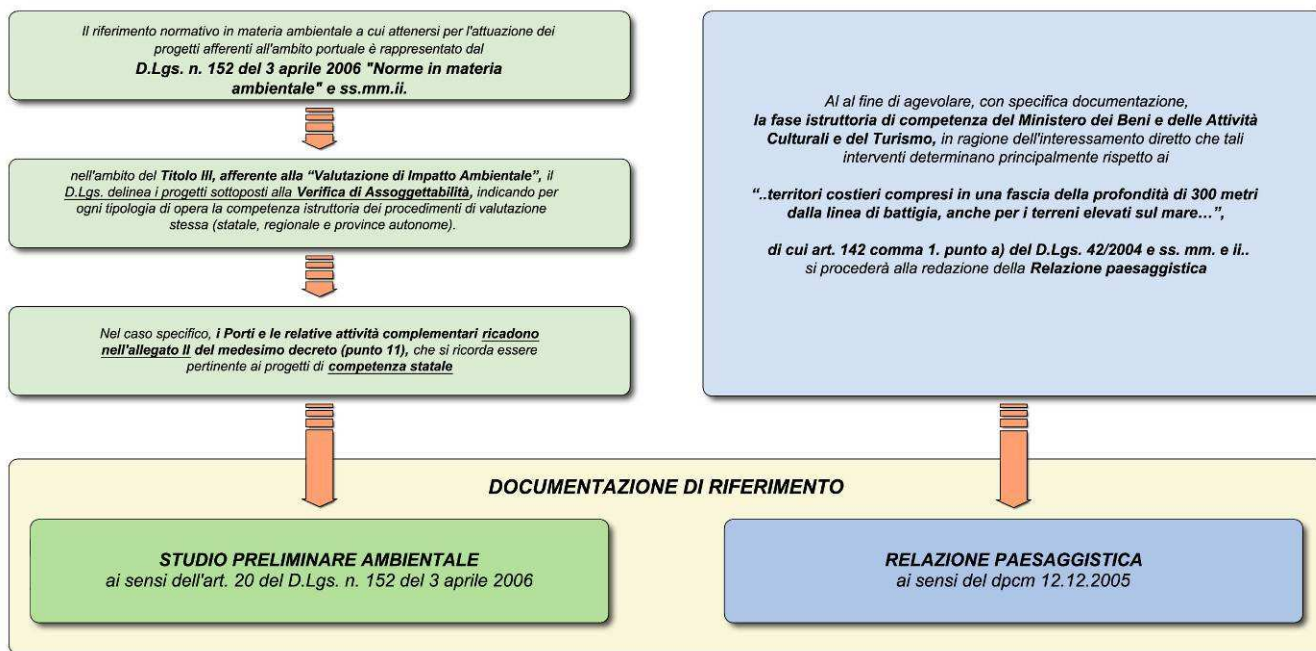


Figura 2.2 - Struttura metodologica integrata dello Studio Preliminare Ambientale e della Relazione Paesaggistica

Ne consegue che la documentazione tecnica ed ambientale complessiva, afferente al livello preliminare della progettazione, propedeutica all'attivazione del procedimento integrato di Verifica di Assoggettabilità a VIA nell'ambito della Verifica di Ottemperanza, risulta articolata secondo la struttura metodologica esplicitata per mezzo dello schema a flussi riportato nella figura successiva.

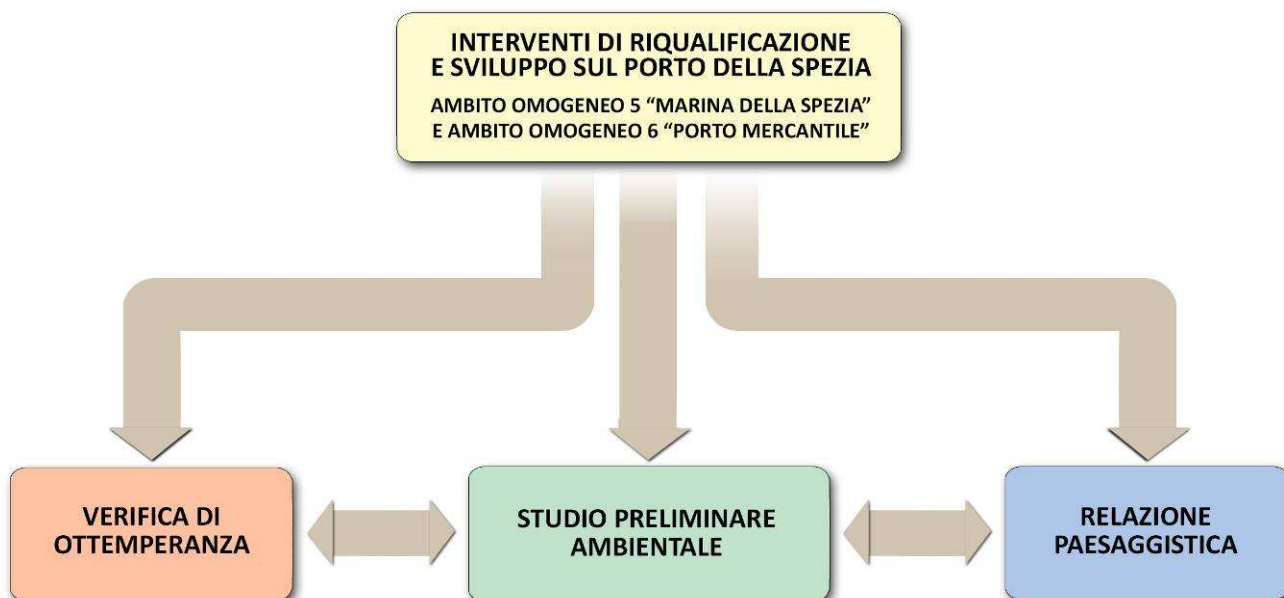


Figura 2.3 - Struttura della documentazione tecnica ed ambientale propedeutica all'attivazione del procedimento integrato di Verifica di Assoggettabilità a VIA, nell'ambito della Verifica di Ottemperanza

Ciò premesso, di seguito si illustra la struttura metodologica dello Studio Preliminare Ambientale e più precisamente i contenuti di approfondimento di ciascun quadro di riferimento, nonché i principali elementi e criteri che hanno informato la redazione della Relazione Paesaggistica e che risultano fortemente integrati con gli omologhi contenuti sviluppati nell'ambito dello stesso SPA.

2.2.1 Relazione introduttiva e metodologica (Elab. N° PP/SPA.01.00)

La "Relazione introduttiva e metodologica" dello Studio Preliminare Ambientale si configura quale primo contributo relazionale avente la finalità di presentare e riassumere in modo organico ed integrato l'intero corpus documentale prodotto ai fini istruttori sia della Verifica di Assoggettabilità a VIA, sia della correlata Verifica di Ottemperanza; essa si compone di due distinte sezioni argomentative.

La prima sezione, a carattere introduttivo, ha lo scopo di offrire una sintesi descrittiva:

- ✓ degli interventi progettuali proposti e degli obiettivi attesi;
- ✓ del quadro procedurale integrato tra la Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere VIA DEC/DSA/2006/00317 e la correlata Verifica di Assoggettabilità a VIA;
- ✓ degli scenari autorizzativi di riferimento per l'attuazione degli interventi progettuali proposti.

La seconda sezione, a impronta metodologica, risulta articolata nei seguenti ulteriori approfondimenti:

- ✓ *principali riferimenti normativi adottati per la redazione dello Studio Preliminare Ambientale, ove trova altresì puntuale esplicitazione la comparazione tra i contenuti richiesti dall'allegato V del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. ii. e dall'allegato V della L.R. Liguria 30.12.1998 n°38 e ss. mm. ii.;*
- ✓ *descrizione della struttura metodologica dello Studio Preliminare Ambientale;*
- ✓ *individuazione degli scenari temporali e programmatici di riferimento funzionali alla verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti;*
- ✓ *gruppo di lavoro multidisciplinare.*

La "Relazione introduttiva e metodologica", si conclude con una breve sintesi che ripercorre le principali considerazioni argomentative che caratterizzano l'impianto argomentativo dello SPA ed i relativi contenuti di approfondimento.

2.2.2 Quadro di Riferimento Programmatico (Elab. N° PP/SPA.01.01)

Il Quadro di Riferimento Programmatico ha la finalità di verificare le coerenze/conformità interne ed esterne delle scelte progettuali rispetto agli strumenti di indirizzo, di programmazione e di pianificazione territoriale vigenti alle differenti scale di governo: comunitaria, nazionale, regionale, provinciale, comunale e di settore.

Dall'analisi del complesso e articolato quadro programmatico sovraordinato ed ordinato, è stato possibile determinare il grado di coerenza/conformità di ogni singolo intervento progettuale proposto rispetto agli obiettivi generali e specifici attesi e finanche con il sistema dei vincoli.

Si precisa che il Quadro di Riferimento Programmatico sviluppato in questa sede è stato opportunamente aggiornato e ampliato rispetto allo SIA 2006; esso, infatti, oltre ad una revisione radicale dei Piani già trattati a scala nazionale, regionale, provinciale e comunale, operata in ragione degli anni trascorsi e dell'evoluzione normativa del settore, ha comportato, nel suo puntuale approfondimento, la valutazione dell'intera programmazione europea afferente allo sviluppo dei trasporti e delle relazioni in ambito marittimo e della logistica portuale.

Il Porto della Spezia afferisce, infatti, alla rete dei trasporti europei TEN-T e, in particolare, esso è inserito nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo (SCANMED); lo sviluppo dei porti, inoltre, risulta obiettivo prioritario e strategico nelle politiche di sviluppo comunitarie.

I contenuti risultano sviluppati secondo la seguente articolazione argomentativa:

- ✓ *indirizzi programmatici della comunità europea*
(Il Libro bianco per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile; Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti; Comunicazione - La politica europea per il trasporto marittimo fino al 2018; Comunicazione su una politica europea dei porti; Libro verde sulla politica marittima - Verso la futura politica marittima dell'Unione: oceani e mari nella visione europee; Piano d'azione per una politica marittima integrata per l'Unione europea; Programma e regolamento TEN-T);
- ✓ *pianificazione a scala nazionale*
(Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001-2011; Piano Generale della Logistica 2011-2020; Linee guida – Piano generale della mobilità; Il Piano Regolatore Portuale Golfo della Spezia; Il Documento di Economia e Finanza 2014);
- ✓ *pianificazione regionale e di settore*
(Piano Territoriale Regionale della Liguria; Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria; Piano Territoriale della Costa della Regione Liguria; Piano di tutela delle acque della Regione Liguria; Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria della Regione Liguria; Piano cave e Piano territoriale regionale delle attività di cava – Regione Liguria);
- ✓ *pianificazione provinciale e di settore*
(Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Spezia; Piano di bacino – Ambito 20 – Golfo della Spezia);
- ✓ *pianificazione comunale e di settore*
(Piano Urbanistico Comunale della Spezia; Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST) area centrale La Spezia-Mal di Magra; Piano strategico per La Spezia; Piano Urbano del Traffico della Spezia; Programma integrato per la Mobilità del Comune della Spezia);
- ✓ *il sistema dei vincoli e delle tutele*
(Vincoli di natura paesaggistica e storico testimoniale – D. Lgs 42/2004; Vincoli di natura ambientale – Siti Rete Natura 2000; Vincoli di natura idrogeologica);
- ✓ *sintesi delle coerenze del progetto con gli strumenti di pianificazione e con il sistema dei vincoli e delle tutele*

L'illustrazione del Quadro di Riferimento Programmatico è altresì integrata da specifiche sezioni grafiche, elaborate in scale opportune, relative alla raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica e dei principali vincoli sovraordinati.

2.2.3 Quadro di Riferimento Progettuale (Elab. N° P P/SPA.02.01)

Il Quadro di Riferimento Progettuale consente di sviluppare, seppure in termini preliminari, un'approfondita valutazione delle caratteristiche funzionali, geometriche, tecniche ed infrastrutturali di ogni singolo intervento progettuale proposto e delle relative azioni indotte, sia durante la fase di costruzione, che di esercizio.

Inoltre, per agevolare e informare correttamente il percorso decisionale rispetto alla Verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti, nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale, trovano altresì approfondimento i seguenti contributi specialistici:

- ✓ *Analisi sulla Mobilità;*
- ✓ *Analisi Costi Benefici e sensitività dell'investimento.*

I contenuti risultano sviluppati secondo la seguente articolazione argomentativa:

- ✓ *considerazioni preliminari:*
 - *considerazioni in merito alla configurazione progettuale univoca degli interventi proposti ed agli scenari temporali e programmatici di riferimento adottati ai fini della Verifica di assoggettabilità a VIA;*
- ✓ *caratteristiche dimensionali e funzionali degli interventi progettuali proposti;*

(Opere inter-ambito oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA: Interventi sulla viabilità, Fascia di rispetto degli ambiti urbani Quartiere Canaletto e Quartiere Fossamastra; Opere inter-ambito non oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA: Potenziamento degli Impianti Ferroviari della Spezia Marittima nel Porto Mercantile; Potenziamento dei canali d'accesso ed uscita dal Golfo della Spezia);

(Ambito Omogeneo n°5 “Marina della Spezia”: Raddrizzamento e Ampliamento Molo Italia; Nuovo Molo Crociere a servizio della Stazione Marittima);

(Ambito Omogeneo n°6 “Porto Mercantile”: Ampliamento a mare del Molo Garibaldi; Realizzazione Terzo Molo in zona Fossamastra; Ampliamento a mare di Marina del Canaletto; Ampliamento a mare Terminal del Golfo; Intervento di protezione antifonica in corrispondenza della rampa di risalita della viabilità sub-alvea);
- ✓ *analisi della Mobilità:*
 - *Introduzione;*
 - *i piani di settore;*
 - *il traffico previsto;*
 - *l'impatto sulle reti – area locale e area vasta;*
- ✓ *analisi costi-benefici e sensitività dell'investimento;*
 - *introduzione;*
 - *costi di costruzione;*
 - *costi di manutenzione e di esercizio;*



- *benefici generati dagli interventi in progetto;*
- *i parametri di redditività economica degli interventi in progetto;*
- *analisi di sensitività dei risultati ottenuti;*
- *bibliografia;*
- ✓ *principali azioni afferenti al processo di cantierizzazione degli interventi progettuali proposti*
 - *introduzione metodologica per la valutazione delle azioni di cantiere;*
 - *risorse naturali utilizzate (approvvigionamento di materie prime)*
(Opere inter-ambito oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA, Opere inter-ambito non oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA)
(Ambito Omogeneo n°5 "Marina della Spezia");
(Ambito Omogeneo n°6 "Porto Mercantile");
 - *programmazione delle tempistiche realizzative;*
 - *descrizione delle viabilità di cantiere e piano dei trasporti;*
 - *descrizione delle attività realizzative degli interventi progettuali proposti*
(Opere inter-ambito oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA,)
(Ambito Omogeneo n°5 "Marina della Spezia");
(Ambito Omogeneo n°6 "Porto Mercantile");
 - *produzione di rifiuti;*
 - *rischio di incidenti legati alle sostanze e tecnologie utilizzate.*

Il Quadro di Riferimento Progettuale è altresì corredato da un'appendice in cui sono raccolte le principali normative tecniche di riferimento ed altresì da una specifica sezione grafica, elaborata in scala opportuna, così articolata:

- ✓ *planimetria generale con indicazione dell'area d'intervento, dei poli di conferimento ed approvvigionamento dei materiali e dei percorsi dei mezzi operativi;*
- ✓ *pianificazione temporale dei lavori ed ubicazione delle aree d'intervento;*
- ✓ *planimetria con individuazione degli ambiti e delle relative aree di intervento;*
- ✓ *simulazioni virtuali delle tipologie di lavorazioni con indicazione dei relativi interventi di mitigazione.*

2.2.4 Quadro di Riferimento Ambientale - (Stato di Fatto Elab. N° PP/SPA.03.01 e Impatti del progetto e interventi mitigazione ambientale Elab. N° PP/SPA.04.01)

Il Quadro di Riferimento Ambientale si compone di due specifiche sezioni tematiche:

- ✓ Stato di Fatto (Elab. N° PP/SPA.03.01);
- ✓ Impatti del progetto e interventi mitigazione ambientale (Elab. N° PP/SPA.04.01).

La flow-chart seguente illustra i temi tratti all'interno del quadro di riferimento ambientale ed il relativo percorso metodologico.



Figura 2.4 – Struttura dei contenuti del quadro di riferimento ambientale

2.2.4.1 Quadro di Riferimento Ambientale – Stato di Fatto (Elab. N°PP/SPA.03.01)

Il quadro conoscitivo dello stato ambientale di riferimento, redatto in questa sede nel puntuale rispetto dei contenuti richiesti dall'ALLEGATO V – Criteri per la verifica di assoggettabilità, di cui all'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., è stato acquisito mediante la caratterizzazione delle matrici ambientali biotiche, abiotiche ed antropiche, potenzialmente interferite dalle azioni di progetto degli interventi proposti, sia nella relativa fase di costruzione, che di esercizio. La caratterizzazione è stata in primo luogo preceduta dalla definizione, per ciascuna componente ambientale rilevante ai fini dell'analisi d'impatto, del relativo ambito di studio.

In ragione, inoltre, del fatto che il perfezionamento della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA di parte dei **progetti ricadenti negli ambiti omogenei n° 5 e n° 6**, si configura quale condizione procedimentale cogente, imposta dall'obbligo di ottemperanza rispetto alle disposizioni prescrittive impartite dal decreto conclusivo afferente alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del medesimo Piano Regolatore Portuale, così come ben argomentato nel Capitolo 1 della presente “**Relazione Introduttiva e Metodologica**” al presente Studio Preliminare Ambientale, in questa sede si è ritenuto opportuno descrivere lo stato ambientale di riferimento, ai fini della nuova procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, confermando la struttura delle matrici adottata in sede di **Studio di Impatto Ambientale 2006**, a suo tempo redatto per la procedura di VIA del Piano Regolatore Portuale del Golfo della Spezia. Tale coerenza consentirà di agevolare la fase di valutazione comparata tra gli impatti potenzialmente indotti dalla fase di attuazione degli obiettivi di PRP, valutati in sede di VIA, e gli omologhi impatti generati dalla realizzazione degli interventi progettuali proposti in questa sede, ed oggetto di verifica di assoggettabilità e contestuale verifica di ottemperanza.

Ciò premesso, la caratterizzazione dello stato di fatto del contesto territoriale in esame è stata articolata nelle seguenti componenti ambientali:

- ✓ Atmosfera e qualità dell'aria;
- ✓ Rumore;
- ✓ Vibrazioni;
- ✓ Suolo e sottosuolo;
- ✓ Ambiente idrico ed ecologia marina;
- ✓ Paesaggio naturale e antropico;
- ✓ Salute e benessere dell'uomo;
- ✓ Sistema insediativo, delle condizioni socio – economiche e dei beni materiali.

Si precisa, infine, che rispetto alle componenti del precedente elenco, che si ricorda essere le medesime sviluppate in sede di SIA, si è valutato opportuno integrare la caratterizzazione del quadro ambientale di riferimento con tre ulteriori matrici ambientali che si ritiene siano d'interesse ai fini dell'analisi e della valutazione del quadro complessivo dei potenziali impatti indotti dalle azioni di progetto, e più precisamente:

- ✓ Campi Elettromagnetici;
- ✓ Inquinamento luminoso;
- ✓ Archeologia.

La formazione del quadro conoscitivo, afferente alla più ampia sezione del Quadro di Riferimento Ambientale, ha comportato la caratterizzazione delle seguenti componenti ambientali:

- ✓ *atmosfera e qualità dell'aria*
(Formazione del quadro conoscitivo; Qualità dell'aria; Postazioni fisse; Postazioni mobili; Meteorologia; Conclusioni operative; Bibliografia);
- ✓ *rumore*
(Ambito spaziale di studio; Classificazione acustica comunale e sensibilità ambientale; Sorgenti sonore presenti all'interno dell'ambito di studio; Clima acustico ante-operam; Sintesi);
- ✓ *vibrazioni*
(Ambito spaziale di studio; Sistema ricettore e sensibilità ambientale; Sorgenti di vibrazioni presenti all'interno dell'ambito di studio; Clima vibrazionale ante-operam; Definizione dei punti di monitoraggio; Strumentazione impiegata; Metodologia; Operazione di misura; Analisi dati; Risultati; Conclusioni);
- ✓ *campi elettromagnetici*
(Generalità; Formazione del quadro conoscitivo; Le sorgenti di campi elettromagnetici; Radiazioni a frequenze estremamente basse; Radiazioni ad alta frequenza; Informazioni di fonte pubblica; Sito Arpa Liguria – Home page campi elettromagnetici; Sito Arpa Liguria – Monitoraggio campi elettromagnetici; Sito Arpa Liguria – Elettrodotti; Sito Arpa Liguria – Impianti di teleradiocomunicazione; Geoportale Regione Liguria – Catasto elettrodotti; Geoportale Regione Liguria – Catasto impianti di teleradiocomunicazione; Attività di monitoraggio; Strumentazione impiegata; Metodo di misura; Risultati; Conclusioni sullo stato attuale dell'ambiente; Bibliografia);
- ✓ *inquinamento luminoso*
(Generalità; Selezione dei punti di monitoraggio e pianificazione delle misure; Strumentazione impiegata; Descrittori fotometrici; Sintesi dei risultati delle misure; Bibliografia);
- ✓ *suolo e sottosuolo*
(Generalità; Geologia; Inquadramento geologico regionale; La geologia del porto della Spezia; Aspetti geomorfologici; Inquadramento; Forme di degradazione dei versanti; Idrologia superficiale; Inquadramento; Il territorio della Spezia; I depositi quaternari della Spezia; Idrogeologia);
- ✓ *ambiente idrico ecologia marina*
(Inquadramento generale; Fondali marini; Stratigrafia e Granulometria; Caratterizzazione chimica dei sedimenti; Microbiologia dei sedimenti; Ecotossicità sedimenti; Stato di qualità delle acque; Stato di qualità del biota; Bioaccumulo Mitili; EROD; Metaboliti IPA della bile; Concentrazione di porfirine epatiche; Analisi dei contaminanti; Ecologia portuale; Peculiarità ecologiche dell'area vasta: il santuario dei cetacei; Genesi ed evoluzione del "santuario"; Caratteristiche ecologiche del santuario);

- ✓ *paesaggio naturale e antropico*
(Il concetto di paesaggio; Le unità omogenee di paesaggio per gli ambiti di interesse progettuale; L'inquadramento storico dell'ambito paesistico del Golfo della Spezia; L'inquadramento storico dell'evoluzione paesistico-insediativa della Regione Liguria; L'inquadramento storico dell'evoluzione paesistico-insediativa del Golfo e della città della Spezia; I caratteri del paesaggio naturale dell'ambito paesistico del Golfo della Spezia; I caratteri del paesaggio antropico dell'ambito paesistico del Golfo della Spezia; I caratteri specifici del paesaggio per gli ambiti progettuali omogenei n°5 e n°6 del Piano Regolatore Portuale (PRP); Inquadramento vegetazionale a scala locale; Inquadramento faunistico a scala locale; Aree di particolare interesse naturalistico);
- ✓ *archeologia*
(Preistoria; L'età del Ferro; L'età romana; L'età altomedievale; Aree sottoposte a vincoli archeologici; Bibliografia);
- ✓ *stato della salute e del benessere dell'uomo*
(I determinanti della salute; Lo stato di salute della popolazione; Bibliografia);
- ✓ *stato del sistema insediativo, delle condizioni socio-economiche e dei beni materiali*
(La popolazione; Il grado di istruzione; La creazione della ricchezza; Il mercato del lavoro; Bibliografia);
- ✓ *allegato 1 – monitoraggio ante operam: componente vibrazioni*
- ✓ *allegato 2 – monitoraggio ante operam: componente campi elettromagnetici.*

L'illustrazione dello Stato Ambientale di Riferimento si completa con specifiche sezioni grafiche, elaborate in scale opportune, relative alle componenti ambientali oggetto di studio.

2.2.4.2 Quadro di Riferimento Ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale (Elab. N°PP/SPA.04.01)

Il Quadro di Riferimento Ambientale, nella sezione relativa agli **impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale**, consente di definire i potenziali impatti ambientali e relativa natura, indotti dalle azioni di progetto durante la fase di costruzione e di esercizio degli interventi progettuali proposti e di formulare gli interventi di mitigazione ambientale.

Nello specifico, sono trattati i seguenti temi:

- ✓ ***analisi e definizione dei potenziali impatti ambientali degli interventi progettuali proposti;***
- ✓ ***interventi di mitigazione ambientale degli interventi progettuali;***
- ✓ ***sostenibilità complessiva degli interventi progettuali;***
- ✓ ***azioni di implementazione del piano di monitoraggio ambientale (PMA), attualmente in esercizio nell'ambito portuale del Golfo della Spezia, per le componenti atmosfera e rumore.***

Inoltre, per agevolare e informare correttamente il percorso decisionale rispetto alla Verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti, il Quadro di Riferimento Ambientale è stato altresì integrato da uno specifico contributo di approfondimento operato in merito alla sostenibilità complessiva degli interventi progettuali proposti.

Tale contributo consente di valutare il quadro complessivo dei benefici ambientali e sociali, conseguiti dall'attuazione degli obiettivi programmatici del PRP afferenti agli interventi progettuali ricadenti negli ambiti omogeni 5 e 6, oggetto della presente Verifica di Assoggettabilità a VIA, mediante i seguenti due compendi tecnico-scientifici:

- **Sintesi dei risultati dell'Analisi Costi/Benefici⁴**, integrata dall'analisi di sensitività dell'investimento;
- **Bilancio di sostenibilità degli interventi**, finalizzato ad identificare, mediante l'utilizzo di indicatori opportuni, il carico ambientale degli interventi a livello globale (impronta di carbonio), valutare l'incidenza degli interventi sullo scenario di riferimento, ovvero l'impronta di carbonio generata complessivamente da tutte le attività economiche del Comune della Spezia; valutare gli effetti indotti dagli interventi in termini di impronta di carbonio sulla mobilità portuale a livello di sistema.

La valutazione così operata della “sostenibilità complessiva degli interventi progettuali proposti” riteniamo possa fornire all'Autorità Competente, in questo specifico Quadro di Riferimento Ambientale, una visione organica ed integrata degli effetti cumulativi e sinergici conseguibili con l'attuazione delle opere in esame, nell'ambito del più ampio quadro attuativo degli obiettivi programmatici del Piano Regolatore del Porto della Spezia.

Un breve cenno merita altresì la descrizione della metodologia impiegata per la stima e la quantificazione degli impatti relativi alle fasi di cantiere e di esercizio degli interventi progettuali proposti.

La valutazione degli impatti ambientali (fase di cantiere e di esercizio) è stata condotta attraverso un'Analisi Multi Criteri (AMC) attraverso l'impiego del **software VIA 100x100** (liste di controllo con fattori ambientali relativi alle fasi di cantiere ed esercizio).

Tra i diversi approcci possibili alle Analisi Multi Criteri (AMC), la metodologia delle Matrici a livelli di correlazione variabile dà buoni risultati interpretativi e permette nel contempo di prendere in considerazione anche aspetti non strettamente ambientali, come i fattori biologici e quelli antropici, che altrimenti sarebbero di difficile lettura o rappresentazione, data la loro complessità e correlazione.

Le matrici a livelli di correlazione variabile permettono di effettuare una valutazione quantitativa alquanto attendibile, significativa e sintetica. Essa mette in relazione due liste di controllo (generalmente componenti ambientali e fattori ambientali) e il suo scopo principale è quello di stimare l'entità dell'impatto elementare dell'intervento in progetto su ogni componente.

⁴ La trattazione completa dell'Analisi Costi/Benefici e sensitività dell'investimento è sviluppata nel Cap. 4 del Quadro di Riferimento Progettuale – Elab. N°PP/SPA.02.01.

In base alle problematiche emerse dalla fase di analisi e dai suggerimenti dei professionisti del gruppo multidisciplinare di lavoro impegnati nello studio, si è proceduto all'individuazione dei fattori (del clima, della vegetazione, del paesaggio, ecc.) e delle componenti (ambiente idrico, suolo, ecosistema, ecc.).

Le matrici a livelli di correlazione variabile consentono anche di:

- **individuare quali siano le componenti ambientali più impattate, sulle quali si dovranno concentrare gli studi di efficaci interventi di mitigazione;**
- **stabilire se l'impatto dell'opera prevista su ogni singola componente si avvicina o meno ad una soglia di attenzione, precedentemente individuata dal gruppo di esperti;**
- **rappresentare i risultati dello sviluppo matriciale relativo ai possibili impatti elementari sotto forma di istogrammi di semplice lettura e facile interpretazione.**

Ciò premesso, i contenuti del presente quadro di riferimento risultano sviluppati secondo la seguente articolazione argomentativa:

✓ *considerazioni metodologiche;*

✓ *impatti in fase di cantiere degli interventi progettuali proposti*

(Opere inter-ambito oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA: Atmosfera e qualità dell'aria; Rumore; Suolo e sottosuolo; Paesaggio naturale e antropico; Archeologia);

(Ambito Omogeneo n°5 "Marina della Spezia": Atmosfera e qualità dell'aria; Rumore; Vibrazioni; Suolo e sottosuolo; Paesaggio naturale e antropico; Archeologia);

(Ambito Omogeneo n°6 "Porto Mercantile": Atmosfera e qualità dell'aria; Rumore; Vibrazioni; Suolo e sottosuolo; Paesaggio naturale e antropico; Archeologia);

✓ *impatti in fase di esercizio degli interventi progettuali proposti*

(Opere inter-ambito oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA: Atmosfera e qualità dell'aria; Rumore; Vibrazioni; Campi Elettromagnetici; Inquinamento luminoso; Suolo e sottosuolo; Ambiente idrico ed ecologia marina; Paesaggio naturale e antropico; Archeologia; Salute e benessere dell'uomo; Sistema insediativo, delle condizioni socio – economiche e dei beni materiali);

(Ambito Omogeneo n°5 "Marina della Spezia": Atmosfera e qualità dell'aria; Rumore; Vibrazioni; Campi Elettromagnetici; Inquinamento luminoso; Suolo e sottosuolo; Ambiente idrico ed ecologia marina; Paesaggio naturale e antropico; Archeologia; Salute e benessere dell'uomo; Sistema insediativo, delle condizioni socio – economiche e dei beni materiali);

(Ambito Omogeneo n°6 "Porto Mercantile": Atmosfera e qualità dell'aria; Rumore; Vibrazioni; Campi Elettromagnetici; Inquinamento luminoso; Suolo e sottosuolo; Ambiente idrico ed ecologia marina; Paesaggio naturale e antropico; Archeologia; Salute e benessere dell'uomo; Sistema insediativo, delle condizioni socio – economiche e dei beni materiali);

✓ *interventi di mitigazione ambientale degli interventi progettuali:*

- *considerazioni metodologiche preliminari*

- opere inter-ambito oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA: Interventi sulla viabilità, Fascia di rispetto degli ambiti urbani Quartiere Canaletto e Quartiere Fossamastra (Interventi mitigativi per atmosfera e clima; Interventi mitigativi per rumore e vibrazioni; Interventi mitigativi per suolo e il sottosuolo; Interventi mitigativi per il paesaggio naturale e antropico);



- ambito Omogeneo n°5 "Marina della Spezia": Raddrizzamento e Ampliamento Molo Italia; Nuovo Molo Crociere a servizio della Stazione Marittima (Interventi mitigativi per atmosfera e clima; Interventi mitigativi per rumore e vibrazioni; Interventi mitigativi per suolo e il sottosuolo; Interventi mitigativi per l'ambiente idrico ed ecologia marina, Interventi mitigativi per il paesaggio naturale e antropico);
- ambito Omogeneo n°6 "Porto Mercantile": Ampliamento a mare del Molo Garibaldi; Realizzazione Terzo Molo in zona Fossamastra; Ampliamento a mare di Marina del Canaletto; Ampliamento a mare Terminal del Golfo (Interventi mitigativi per atmosfera e clima; Interventi mitigativi per rumore e vibrazioni; Interventi mitigativi per suolo e il sottosuolo; Interventi mitigativi per l'ambiente idrico ed ecologia marina; Interventi mitigativi per il paesaggio naturale e antropico);
- ✓ sostenibilità complessiva degli interventi progettuali proposti
(Sintesi dell'Analisi Costi-Benefici degli interventi progettuali proposti e sensitività dell'investimento; e sintesi del Bilancio di sostenibilità degli interventi progettuali proposti - Valutazione LCA /Ecobilancio);
- ✓ azioni di implementazione del piano di monitoraggio ambientale (PMA), attualmente in esercizio nell'ambito portuale del Golfo della Spezia, per le componenti atmosfera e rumore;
- ✓ considerazioni conclusive;
- ✓ ALLEGATO 1: fase di valutazione degli impatti

2.2.5 Integrazione tra i contenuti dello SPA e della Relazione Paesaggistica

In questo articolato contesto metodologico si è ritenuto corretto agire ricercando una forte integrazione dei procedimenti ed, ove possibile, operandone la semplificazione, così come espressamente previsto dallo stesso D.lgs 152/06 e ss. mm. ii., nell'ambito delle disposizioni di cui all'art. 10 "Norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti". Il procedimento tecnico-amministrativo afferente alla Verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti, da espletarsi nell'ambito della Verifica di Ottemperanza dei suddetti interventi rispetto al relativo quadro prescrittivo impartito in sede di VIA, potrà così essere svolto in un processo decisionale correttamente informato ed altresì orientato ad esprimere un quadro complessivo di verifiche in campo ambientale e paesaggistico integrato.

Sempre con analoghe finalità di semplificazione si è operato integrando la documentazione del Progetto Preliminare e dello Studio Preliminare Ambientale con una specifica Relazione Paesaggistica redatta in conformità delle disposizioni di cui al DPCM del 12 dicembre 2005 (formulato ai sensi del comma 2 dell'articolo 146 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al D.lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e ss. mm. ii.), al fine di agevolare, con specifica documentazione, la fase istruttoria di competenza del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, in ragione dell'interessamento diretto che tali interventi determinano principalmente rispetto ai "...territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare...", di cui art. 142 comma 1. punto a) del D.Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., nonché a tratti di alcuni corsi d'acqua presenti nel contesto territoriale d'intervento.

Ciò premesso, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 dicembre 2005, recante le disposizioni per la "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42", definisce la documentazione necessaria alla verifica di compatibilità paesaggistica degli interventi progettuali interferenti con aree ed edifici tutelati per legge.

Più precisamente, ai sensi dell'art. 1 del citato DPCM 12.12.05, la relazione paesaggistica deve definire i contenuti che corredano, congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi degli articoli 159, comma 1 e 146, comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

La relazione paesaggistica, infatti, costituisce per l'amministrazione competente la base di riferimento essenziale per le valutazioni previste dall'art. 146 del predetto Codice.

La tipologia dell'opera in progetto ricade all'interno degli **interventi e/o opere a carattere areale** così come indicato al punto 4.1 dell'allegato "Relazione Paesaggistica" al DPCM 12.12.05.

Tale punto riporta testualmente: *"Si intendono ricompresi in questa categoria i sotto elencati interventi:*

(...)- [opere] infrastrutturali portuali ed aeroportuali; (...)

Questi interventi e/o opere caratterizzano e modificano vaste parti del territorio. Pertanto, gli elaborati dovranno, curare, in particolare, le analisi relative al contesto paesaggistico in cui si collocano e che modificano e mostrare coerenza delle soluzioni rispetto ad esso..."

Al fine di dimostrare la puntuale coerenza tra la documentazione prodotta in questa sede rispetto alla normativa di riferimento, si riporta di seguito una tabella di confronto comparativo tra i contenuti richiesti al punto 4.1 dell'allegato "Relazione Paesaggistica" al DPCM 12/12/2005 e ss.mm.ii. e gli elaborati relazionali e grafici afferenti alla presente documentazione.

La tabella consente, inoltre, di identificare facilmente i codici degli elaborati relazionali e grafici, opportunamente redatti per rispondere in modo esaustivo al quadro normativo di riferimento.



ELABORATI RICHIESTI AL PUNTO 4.1 DELL'ALLEGATO "RELAZIONE PAESAGGISTICA"	ELABORATI DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA
<p>1. Planimetria in scala 1:5.000 1:10.000 1:25.000, scelta secondo la morfologia del contesto; con indicati i punti da cui è visibile l'area di intervento e foto panoramiche e dirette che individuino la zona di influenza visiva e le relazioni di intervisibilità dell'opera e/o dell'intervento proposto con il contesto paesaggistico e con l'area di intervento.</p>	<p>PP.RP.01 – Relazione PP.RP.06 – carta di sintesi del paesaggio PP.RP.08 - Carta dell'intervisibilità dell'opera</p>
<p>2. Rilievo fotografico degli skyline esistenti dai punti di intervisibilità, come indicati nella planimetria che evidenzia la morfologia naturale dei luoghi, il margine paesaggistico urbano o naturale a cui l'intervento si aggiunge o che forma, la struttura periurbana in cui eventualmente l'intervento si inserisce.</p>	<p>PP.RP.01 – Relazione PP.RP.07 – Documentazione fotografica commentata PP.RP.08 – Carta dell'intervisibilità dell'opera</p>
<p>3. Cartografia in scala 1:5.000 1:10.000 1:25.000 che evidenzia le caratteristiche morfologiche del contesto paesaggistico e dell'area d'intervento:</p> <p>a) la tessitura storica, sia vasta che minuta esistente: in particolare, il disegno paesaggistico (urbano e/o extraurbano), l'integrità di relazioni, storiche, visive simboliche dei sistemi di paesaggio storico esistenti (rurale, urbano, religioso, produttivo, ecc.), le strutture funzionali essenziali alla vita antropica, naturale e alla produzione (principali reti di infrastrutturazione); le emergenze significative, sia storiche, che simboliche;</p> <p>b) l'eventuale struttura periurbana diffusa o aggregazione lineare recente;</p> <p>c) il rapporto che l'opera e/o l'intervento instaura con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali</p>	<p>PP.RP.01 – Relazione PP.RP.02 – Inquadramento territoriale degli ambiti di intervento PP.RP.03 – Planimetria con individuazione degli ambiti di progetto PP.RP.04 – Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica PP.RP.06 – Carta di sintesi del paesaggio</p>
<p>4. Documentazione di progetto e/o fotografica delle soluzioni adottate per interventi analoghi nelle stesse zone o in altri casi significativi realizzati in aree morfologiche o d'uso del suolo simili</p>	<p>PP.RP.01 – Relazione PP.RP.07 – Documentazione fotografica commentata</p>
<p>5. Simulazione dettagliata delle modifiche proposte, soprattutto attraverso lo strumento del rendering fotografico.</p> <p>La proposta progettuale dovrà motivare le scelte localizzative e dimensionali in relazione alle alternative praticabili.</p>	<p>PP.RP.01 – Relazione PP.RP.13 – Fotopiano di progetto con indicazione delle opere di inserimento paesaggistico e di mitigazione ambientale e simulazioni virtuali di progetto PP.RP.14 – Quadro complessivo degli interventi di progetto - Simulazioni virtuali e fotoinserti</p>

Tabella 2.1 - Tabella di confronto tra i contenuti del DPCM 12/12/2005 e i contenuti della Relazione Paesaggistica

2.2.6 Comparazione tra i contenuti richiesti dall'Allegato V del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. ii. e dall'Allegato V della L.R. Liguria 30.12.1998 n° 38 e ss. mm. ii, rispetto ai contenuti sviluppati nel presente SPA, ai fini della verifica della relativa coerenza formale e metodologica

Ad ulteriore integrazione delle considerazioni metodologiche precedentemente sviluppate in merito alla struttura argomentativa adottata per la redazione dello Studio Preliminare Ambientale si ritiene importante precisare quanto segue.

Tra le prescrizioni della Regione Liguria, di cui alla relativa nota n. 1603 del 28.12.2004 riportata integralmente nel Provvedimento VIA del PRP, è possibile riscontrare la seguente specifica indicazione prescrittiva. "...per i progetti, si prevede la sottoposizione degli stessi a VIA regionale o screening per quanto attiene: la ricollocazione dei cantieri Navalmare dal seno di Pertusola e i progetti⁵ relativi alle zone di Fossamastra e Canaletto...". L'obbligo del Proponente di ottemperare anche a questo specifico indirizzo prescrittivo sembrerebbe imporre l'avvio di una procedura di Verifica di Assoggettabilità anche in sede regionale.

Perseguendo i principi sia di "semplificazione", di cui al Titolo I, art. 4, comma 2 del D.Lgs 152/06 e ss. mm. e ii., sia di "sussidiarietà e leale collaborazione", di cui all'art. 3-quinquies del medesimo decreto, nonché in ragione di specifiche indicazioni all'uopo espresse dal MATTM su sollecitazione della stessa Autorità Portuale della Spezia, si è congiuntamente deciso di assorbire nell'ambito della Verifica di Assoggettabilità a VIA da espletarsi in sede ministeriale, anche l'omologa procedura regionale.

A tale fine si è proceduto ad integrare i contenuti dello SPA non solo rispetto al quadro normativo nazionale, ma anche nei confronti delle indicazioni della Regione Liguria in materia ambientale.

Ciò premesso, i principali riferimenti normativi che hanno indirizzato ed informato la struttura metodologica ed argomentativa dello **Studio Preliminare Ambientale** (SPA) del Progetto Preliminare degli "Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia Zona Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto Mercantile", sono di seguito esplicitati mediante una tabella di sintesi che da puntuale riscontro della suddetta integrazione normativa.

La tabella, a tal fine, è stata articolata verticalmente in due sezioni, e più precisamente:

- 1) la prima (con titoli su campo grigio scuro) riporta i riferimenti normativi di indirizzo per la redazione dello SPA;
- 2) la seconda (con titoli su campo grigio chiaro), descrive analiticamente la struttura dello SPA associando ogni sezione al corrispondente riferimento normativo.

⁵ I progetti relativi alle zone Fossamastra e Canaletto risultano di fatto i progetti ricadenti negli ambiti omogenei d'intervento n. 6.

Nello specifico i riferimenti normativi sono suddivisi a loro volta in sub-sezioni a seconda dell'ambito nazionale o regionale di riferimento:

- **livello nazionale:** D.Lgs 152/2006 e s.m.i. "*Norme in materia ambientale*", ALLEGATO V - Criteri per la Verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20;
- **livello regionale:** L.R. 30 dicembre 1998, n. 38 e s.m.i., "*Disciplina della valutazione di impatto ambientale*", ALLEGATO V - Criteri di selezione di cui all'articolo 2 comma 4 punto c) e articolo 10; Norme Tecniche per la Procedura di Verifica/Screening (art. 16 L.R. 38/98 e s.m.i.).

Si specifica che l'Allegato V della L.R. 38/1998 e s.m.i. recepisce in toto l'Allegato V della norma nazionale.

In ragione del complesso articolato normativo di riferimento si è attribuita una colorazione alle celle della sezione relativa all'Indice con le seguenti gradazioni di colore:

	la sezione dell'indice non è espressamente richiesta dalle norme, ma si ritiene coerente con il progetto in funzione delle caratteristiche peculiari dello stesso
	la sezione dell'indice è coerente sia con la normativa nazionale che con quella regionale
	la sezione dell'indice è coerente solo con la normativa regionale



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ				INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 “MARINA DELLA SPEZIA” E AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”	
NAZIONALE		REGIONALE			
D.Lgs 152/2006 E S.M.I. ALLEGATO V		L.R. 38/1998 E S.M.I. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING		
1	Caratteristiche dei progetti Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare: - delle dimensioni del progetto, - del cumulo con altri progetti, - dell'utilizzazione di risorse naturali, - della produzione di rifiuti, - dell'inquinamento e disturbi alimentari, - del rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.	Caratteristiche del progetto Devono essere prese in considerazione in particolare in rapporto ai seguenti elementi: - dimensione del progetto (superfici, volumi, potenzialità) - utilizzazione delle risorse naturali - produzione di rifiuti - inquinamento e disturbi ambientali - rischio di incidenti - impatto sul patrimonio naturale e storico, tenuto conto della destinazione delle zone che possono essere danneggiate (in particolare zone turistiche, urbane o agricole).	Lo Studio di Prefattibilità Ambientale deve contenere/indicare: a) sintesi del progetto con particolare riferimento alle dimensioni, agli ingombri ad eventuali opere accessorie e di cantierizzazione che possano avere incidenza sull'ambiente, prevedendo anche figure e tavole illustrative; b) interferenze con altre opere ed interventi esistenti o in progetto; c) quantificazione e provenienza della risorse naturali utilizzate; d) quantificazione dei rifiuti e loro destinazione; e) rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze e le tecnologie utilizzate; f) inquinamento e disturbi ambientali generabili nella realizzazione delle opere e nel loro utilizzo;	00	RELAZIONE INTRODUTTIVA E METODOLOGICA
				1	CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE ALLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI
				1.1	DESCRIZIONE SINTETICA DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI E DEGLI OBIETTIVI ATTESI
				1.2	DESCRIZIONE DEL QUADRO PROCEDURALE INTEGRATO TRA LA VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DI CUI AL PARERE VIA DEC/DSA/2006/00317 E LA CORRELATA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA
				1.3	DESCRIZIONE DEGLI SCENARI AUTORIZZATIVI DI RIFERIMENTO PER L'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI
				2	IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE (SPA)
				2.1	PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI ADOTTATI PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
				2.2	DESCRIZIONE DELLA STRUTTURA METODOLOGICA DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
				2.3	INDIVIDUAZIONE DEGLI SCENARI TEMPORALI E PROGRAMMATICI DI RIFERIMENTO FUNZIONALI ALLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI
				2.4	GRUPPO DI LAVORO MULTIDISCIPLINARE
				3	SINTESI METODOLOGICA
				01	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
				1	DESCRIZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ			INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 “MARINA DELLA SPEZIA” E AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”	
NAZIONALE		REGIONALE		
D.Lgs 152/2006 E S.M.I. ALLEGATO V		L.R. 38/1998 E S.M.I. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING	
			g) usi attuali del territorio interessato direttamente o indirettamente dalle opere; h) quadro di riferimento pianificatorio , allegando figure riportanti l'ingombro delle opere sulle cartografie di piano; i) valutazione della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;	1.1 INDIRIZZI PROGRAMMATICI DELLA COMUNITA' EUROPEA 1.2 PIANIFICAZIONE A SCALA NAZIONALE 1.3 PIANIFICAZIONE REGIONALE E DI SETTORE 1.4 PIANIFICAZIONE PROVINCIALE E DI SETTORE 1.5 PIANIFICAZIONE COMUNALE E DI SETTORE 1.6 IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE 1.7 SINTESI DELLE COERENZE DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE 2 RACCOLTA DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA
2	Localizzazione dei progetti Deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare: - dell'utilizzazione attuale del territorio; - della ricchezza relativa, della qualità e capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona; - della capacità di carico dell'ambiente naturale, con	Localizzazione dei progetti Deve essere tenuta in considerazione la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti. Sono da considerarsi aree sensibili: - SIC e ZPS in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CE e zone umide; - i siti inseriti nell'Anagrafe dei Siti da Bonificare ai sensi del decreto ministeriale 471/1999, ad esclusione delle aree ecologicamente attrezzate di cui alla	j) descrizione dell'ambiente interessato dalle opere distinto per matrici o comparti ambientali, in particolare: biodiversità, flora e fauna, suolo, sottosuolo, acque superficiali e acque sotterranee, atmosfera e qualità dell'aria, rumore, vibrazione e radiazioni, paesaggio e beni culturali, pratica agricola e zootecnia; k) capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione a zone umide, zone costiere,	02 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE 1 CONSIDERAZIONI PRELIMINARI 1.1 CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA CONFIGURAZIONE PROGETTUALE UNIVOCA DEGLI INTERVENTI PROPOSTI ED AGLI SCENARI TEMPORALI E PROGRAMMATICI DI RIFERIMENTO ADOTTATI AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA 2 CARATTERISTICHE DIMENSIONALI E FUNZIONALI DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI 2.1 OPERE INTER-AMBITO OGGETTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA 2.2 OPERE INTER-AMBITO NON OGGETTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA 2.3 AMBITO OMOGENEO N°5 “MARINA DELLA SPEZIA” 2.4 AMBITO OMOGENEO N°6 “PORTO MERCANTILE” 3 ANALISI DELLA MOBILITÀ



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ			INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 “MARINA DELLA SPEZIA” E AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”	
NAZIONALE	REGIONALE			
D.Lgs 152/2006 E S.M.I. ALLEGATO V	L.R. 38/1998 E S.M.I. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING		
<p>particolare attenzione alle seguenti zone:</p> <p>a) zone umide;</p> <p>b) zone costiere;</p> <p>c) zone montuose o forestali;</p> <p>d) riserve e parchi naturali;</p> <p>e) zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri; zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;</p> <p>f) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;</p> <p>g) zone a forte densità demografica;</p> <p>h) zone di importanza storica, culturale o archeologica;</p> <p>i) territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all’art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001,</p>	<p>deliberazione della Giunta regionale 648/2003;</p> <p>- le aree in cui si sommano tutti i seguenti requisiti:</p> <p>1. zone costiere;</p> <p>2. zone montuose o forestali;</p> <p>3. zone a forte densità demografica, con esclusione delle aree produttive e delle aree ecologicamente attrezzate;</p> <p>4. zone di importanza storica culturale o archeologica.</p> <p>Nei casi di cui sopra, le relative soglie dimensionali risultano ridotte del 50 per cento rispetto a quanto previsto nell’allegato 3.</p>	<p>zone montuose e forestali, aree protette, riserve e parchi naturali, zone nelle quali gli standards di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già superati, zone a forte densità demografica, zone di importanza storica, culturale e archeologica, territori agricoli;</p> <p>l) entità, complessità, probabilità, durata, frequenza e reversibilità dei potenziali impatti negativi significativi sulle matrici (i) aria, (ii) acqua, (iii) rumore, (iv) suolo, (v) flora e fauna, (vi) pratica agricola e zootecnia, (vii) paesaggio, patrimonio culturale e storico (viii) economia e sociale;</p> <p>m) mitigazioni che possono essere introdotte per ridurre o annullare i potenziali impatti negativi non significativi.</p>	<p>3.1 INTRODUZIONE</p> <p>3.2 I PIANI DI SETTORE</p> <p>3.3 IL TRAFFICO PREVISTO</p> <p>3.4 L’IMPATTO SULLE RETI – AREA LOCALE E AREA VASTA</p> <p>4 ANALISI COSTI-BENEFICI E SENSITIVITÀ DELL’INVESTIMENTO</p> <p>4.1 INTRODUZIONE</p> <p>4.2 COSTI DI COSTRUZIONE</p> <p>4.3 COSTI DI MANUTENZIONE E DI ESERCIZIO</p> <p>4.4 BENEFICI GENERATI DAGLI INTERVENTI IN PROGETTO</p> <p>4.5 I PARAMETRI DI REDDITIVITÀ ECONOMICA DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO</p> <p>4.6 ANALISI DI SENSITIVITÀ DEI RISULTATI OTTENUTI</p> <p>4.7 BIBLIOGRAFIA</p> <p>5 PRINCIPALI AZIONI AFFERENTI AL PROCESSO DI CANTIERIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI</p> <p>5.1 INTRODUZIONE METODOLOGICA PER LA VALUTAZIONE DELLE AZIONI DI CANTIERE</p> <p>5.2 RISORSE NATURALI UTILIZZATE (APPROVVIGIONAMENTO DI MATERIE PRIME E CONFERIMENTO MATERIALI DI RISULTA)</p> <p>5.3 PROGRAMMAZIONE DELLE TEMPISTICHE REALIZZATIVE</p> <p>5.4 DESCRIZIONE DELLE VIABILITÀ DI CANTIERE E PIANO DEI TRASPORTI</p> <p>5.5 DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ REALIZZATIVE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI</p>	



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ			INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA" E AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE"
NAZIONALE	REGIONALE		
D.Lgs 152/2006 E S.M.I. ALLEGATO V	L.R. 38/1998 E S.M.I. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING	
n. 228.			5.6 PRODUZIONE DI RIFIUTI 5.7 RISCHIO DI INCIDENTI LEGATI ALLE SOSTANZE E TECNOLOGIE UTILIZZATE APPENDICE - RACCOLTA DELLE PRINCIPALI NORME ED INDIRIZZI DI RIFERIMENTO 03 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE – STATO DI FATTO 1 CONSIDERAZIONI METODOLOGICHE PRELIMINARI 1.1 AMBITI TERRITORIALI DI RIFERIMENTO PER LA DEFINIZIONE DELLO STATO AMBIENTALE DEI LUOGHI 2 ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA 2.1 FORMAZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO 2.2 QUALITÀ DELL'ARIA 2.3 INVENTARIO DELLE EMISSIONI 2.4 METEOROLOGIA 2.5 CONCLUSIONI OPERATIVE 2.6 EMISSIONI ALLO STATO DI FATTO DELL'AREA OGGETTO DI APPROFONDIMENTO 2.7 BIBLIOGRAFIA 3 RUMORE 3.1 AMBITO SPAZIALE DI STUDIO 3.2 CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE E SENSIBILITÀ AMBIENTALE 3.3 SORGENTI SONORE PRESENTI ALL'INTERNO DELL'AMBITO DI STUDIO 3.4 CLIMA ACUSTICO ANTE-OPERAM



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ			INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA" E AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE"
NAZIONALE	REGIONALE		
D.Lgs 152/2006 e s.m.i. ALLEGATO V	L.R. 38/1998 e s.m.i. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING	
			3.5 CONCLUSIONI OPERATIVE 3.6 MAPPATURA DEI LIVELLI DI RUMORE DI ORIGINE FERROVIARIA 3.7 MAPPATURA DEI LIVELLI DI RUMORE DI ORIGINE STRADALE 3.8 SORGENTI DI RUMORE PRESENTI NELL'AMBITO PORTUALE 4 VIBRAZIONI 4.1 AMBITO SPAZIALE DI STUDIO 4.2 SISTEMA RICETTORE E SENSIBILITÀ AMBIENTALE 4.3 SORGENTI DI VIBRAZIONI PRESENTI ALL'INTERNO DELL'AMBITO DI STUDIO 4.4 CLIMA VIBRAZIONALE ANTE-OPERAM 4.5 CONCLUSIONI OPERATIVE 5 CAMPI ELETTROMAGNETICI 5.1 GENERALITÀ 5.2 AMBITO SPAZIALE DI STUDIO 5.3 FORMAZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO 5.4 LE SORGENTI DI CAMPI ELETTROMAGNETICI ALL'ESTERNO DELL'AREA PORTUALE 5.5 LE SORGENTI DI CAMPI ELETTROMAGNETICI ALL'INTERNO DELL'AREA PORTUALE 5.6 INFORMAZIONI DI FONTE PUBBLICA 5.7 ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO 5.8 CONCLUSIONI OPERATIVE 5.9 BIBLIOGRAFIA



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ			INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA" E AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE"
NAZIONALE	REGIONALE		
D.Lgs 152/2006 E S.M.I. ALLEGATO V	L.R. 38/1998 E S.M.I. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING	
			6 INQUINAMENTO LUMINOSO 6.1 AMBITO SPAZIALE DI STUDIO 6.2 SORGENTI DI ILLUMINAZIONE 6.3 MONITORAGGIO ANTE OPERAM 6.4 SELEZIONE DEI PUNTI DI MONITORAGGIO E PIANIFICAZIONE DELLE MISURE 6.5 STRUMENTAZIONE IMPIEGATA 6.6 DESCRITTORI FOTOMETRICI 6.7 SINTESI DEI RISULTATI DELLE MISURE 6.8 CONCLUSIONI OPERATIVE 6.9 BIBLIOGRAFIA 7 SUOLO E SOTTOSUOLO 7.1 GENERALITÀ 7.2 GEOLOGIA 7.3 ASPETTI GEOMORFOLOGICI 7.4 IDROLOGIA SUPERFICIALE 7.5 IDROGEOLOGIA 8 AMBIENTE IDRICO ECOLOGIA MARINA 8.1 INQUADRAMENTO GENERALE 8.2 FONDALI MARINI 8.3 STATO DI QUALITÀ DELLE ACQUE 8.4 STATO DI QUALITÀ DEL BIOTA 8.5 ECOLOGIA PORTUALE 8.6 PECULIARITÀ ECOLOGICHE DELL'AREA VASTA: IL SANTUARIO DEI CETACEI



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ			INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA" E AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE"
NAZIONALE	REGIONALE		
D.Lgs 152/2006 E S.M.I. ALLEGATO V	L.R. 38/1998 E S.M.I. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING	
			9 PAESAGGIO NATURALE E ANTROPICO 9.1 IL CONCETTO DI PAESAGGIO 9.2 LE UNITÀ OMOGENEE DI PAESAGGIO PER GLI AMBITI DI INTERESSE PROGETTUALE 9.3 L'INQUADRAMENTO STORICO DELL'AMBITO PAESISTICO DEL GOLFO DELLA SPEZIA 9.4 I CARATTERI DEL PAESAGGIO NATURALE DELL'AMBITO PAESISTICO DEL GOLFO DELLA SPEZIA 9.5 I CARATTERI DEL PAESAGGIO ANTROPICO DELL'AMBITO PAESISTICO DEL GOLFO DELLA SPEZIA 9.6 I CARATTERI SPECIFICI DEL PAESAGGIO PER GLI AMBITI PROGETTUALI OMOGENEI N°5 E N°6 DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP) 9.7 ECOSISTEMA URBANO 10 ARCHEOLOGIA 10.1 RICERCA BIBLIOGRAFICA E ARCHIVISTICA 10.2 CATALOGO DELLE PRESENZE/ASSENZE ARCHEOLOGICHE 11 STATO DELLA SALUTE E DEL BENESSERE DELL'UOMO 11.1 I DETERMINANTI DELLA SALUTE 11.2 LO STATO DI SALUTE DELLA POPOLAZIONE 11.3 BIBLIOGRAFIA 12 STATO DEL SISTEMA INSEDIATIVO, DELLE CONDIZIONI SOCIO-ECONOMICHE E DEI BENI MATERIALI 12.1 LA POPOLAZIONE 12.2 IL GRADO DI ISTRUZIONE 12.3 LA CREAZIONE DELLA RICCHEZZA



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ			INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 “MARINA DELLA SPEZIA” E AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”
NAZIONALE		REGIONALE	
D.Lgs 152/2006 E S.M.I. ALLEGATO V		L.R. 38/1998 E S.M.I. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING
			12.4 IL MERCATO DEL LAVORO 12.5 IL REDDITO 12.6 BIBLIOGRAFIA
3	<p>Caratteristiche dell'impatto potenziale</p> <p>Gli impatti potenzialmente significativi dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 e tenendo conto, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della portata dell'impatto (area geografica e densità di popolazione interessata); - della natura transfrontaliera dell'impatto; - dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto; - della probabilità dell'impatto; - della durata, frequenza e reversibilità dell'impatto. 	<p>Caratteristiche dell'impatto potenziale</p> <p>Gli effetti potenzialmente significativi dei progetti devono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 e tenendo conto, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - della portata dell'impatto (area geografica e densità della popolazione interessata) - della natura transfrontaliera dell'impatto - dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto - della probabilità dell'impatto - della durata, frequenza e reversibilità dell'impatto. 	<p>04.1 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE – IMPATTI DEL PROGETTO E INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE</p> <p>1 ANALISI E DEFINIZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI</p> <p>1.1 CONSIDERAZIONI METODOLOGICHE PRELIMINARI</p> <p>1.2 IMPATTI IN FASE DI CANTIERE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI</p> <p>1.3 IMPATTI IN FASE DI ESERCIZIO DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI</p> <p>1.4 SINERGIE DI IMPATTO DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI E VALUTAZIONI CONCLUSIVE</p> <p>04.2 INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE</p> <p>2 INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI</p> <p>2.1 INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI CANTIERE</p> <p>2.2 INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI ESERCIZIO</p> <p>04.3 SOSTENIBILITÀ COMPLESSIVA DELL'INTERVENTO</p> <p>3 SOSTENIBILITÀ COMPLESSIVA DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI</p> <p>3.1 SINTESI DELL'ANALISI COSTI-BENEFICI DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI</p> <p>3.2 BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ DEGLI INTERVENTI</p> <p>04.4 INDICAZIONI PER L'INTEGRAZIONE DEL PIANO DI</p>

QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO IN MATERIA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ			INDICE PER LO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA AMBITO OMOGENEO 5 “MARINA DELLA SPEZIA” E AMBITO OMOGENEO 6 “PORTO MERCANTILE”
NAZIONALE	REGIONALE		
D.Lgs 152/2006 E S.M.I. ALLEGATO V	L.R. 38/1998 E S.M.I. ALLEGATO V	ART. 4 COMMA 2, NORME TECNICHE PER LA PROCEDURA DI VERIFICA/SCREENING	
			MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PORTO 4 AZIONI DI IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA), ATTUALMENTE IN ESERCIZIO NELL’AMBITO PORTUALE DEL GOLFO DELLA SPEZIA, PER LE COMPONENTI ATMOSFERA E RUMORE 4.1 COMPONENTI RUMORE E ATMOSFERA 5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE ALLEGATO 1 – FASE DI VALUTAZIONE

Figura 2.5 Tabella comparativa tra la normativa nazionale, normativa regionale e l’indice dello Studio Preliminare Ambientale

2.3 INDIVIDUAZIONE DEGLI SCENARI TEMPORALI E PROGRAMMATICI DI RIFERIMENTO FUNZIONALI ALLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI

La Verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti deve necessariamente confidare nell’individuazione di corretti scenari temporali e programmatici di riferimento, a cui rapportare l’evoluzione del quadro ambientale, del quadro progettuale e degli impatti indotti dalle azioni di progetto, sia nella fase di costruzione delle opere che di relativo esercizio. In questa specifica sezione relazionale si sviluppano le valutazioni operate al fine di definire, con opportuni margini di cautela e precauzione, i possibili scenari temporali e programmatici a cui rapportare l’intero processo valutativo, in termini di evoluzione sia dei quadri di studio, sia degli effetti indotti dalle azioni progettuali, sia degli interventi adottati per la mitigazione paesaggistica ed ambientale degli impatti. In ragione della natura stessa delle opere, si ritiene che tali scenari siano da ricercarsi, in primo luogo, valutando le condizioni evolutive della domanda di mobilità dei flussi delle merci, delle persone e dei mezzi di trasporto derivanti dalle attività di implementazione delle funzioni portuali. A tale esigenza si è dato opportuno riscontro producendo in questa sede uno specifico compendio integrativo allo Studio sulla Mobilità redatto nel 2006, nell’ambito dello Studio di Impatto Ambientale del PRP.

L’analisi integrativa a carattere trasportistico così acquisita (“**Analisi della Mobilità – Relazione**” **Elab. N° PP/ST.01.01**), recepisce le informazioni derivanti dalle previsioni sviluppate dai vari Soggetti operanti nell’area del porto, oltreché dell’Autorità portuale medesima, traducendo tali previsioni nell’identificazione di opportuni Scenari temporali e programmatici a cui riferire le nuove azioni progettuali.

In particolare, in base alle previsioni effettuate, le attività costruttive propedeutiche alla realizzazione degli interventi progettuali si estenderanno a partire dall’anno 2015, fino all’**anno 2020**.



**Termine attività
realizzative degli interventi
progettuali considerati
Anno 2020**

Le previsioni programmatiche sviluppate da parte dell’Autorità Portuale della Spezia ed i Piani d’impresa dei Soggetti terminalisti, prevedono un’implementazione delle attività commerciali e crocieristiche operanti nell’ambito dell’attuale configurazione portuale. In particolare, per quanto attiene a queste ultime, l’orizzonte temporale di riferimento è stato determinato, in modo cautelativo, sulla base dei Piani d’Impresa e relative concessioni, entro i quali, i Soggetti privati terminalisti prevedono di attuare la massima movimentazione di merci (TEUs⁶); tale termine corrisponde all’**anno 2030**.



**Orizzonte temporale massima
movimentazione TEUs
Anno 2030**

⁶ TEU: twenty-foot equivalent unit

Un'ulteriore finalità di cui si fa carico l'analisi trasportistica integrativa, consiste nell'identificazione dell'estensione degli ambiti territoriali entro i quali si ritiene possano risultare significativi gli effetti generati dagli interventi progettuali considerati. In ragione delle tipologie di analisi che verranno sviluppate per la valutazione delle azioni progettuali, ed in ragione della natura degli interventi progettuali proposti, si prevede di specializzare i risultati forniti dall'analisi di mobilità in relazione a due areali differenti, così definiti:

Ambito locale



La **definizione dell'Ambito locale**, che è possibile identificare nell'area del porto, nella zona ad esso immediatamente circostante, è finalizzata allo **sviluppo della valutazione degli impatti sulle componenti ambientali di riferimento**; è infatti in prossimità delle aree coinvolte direttamente dai vari progetti che si percepiranno maggiormente gli effetti delle varie attività, sia in fase costruttiva che di esercizio.

Ambito di area vasta



La **definizione dell'Ambito di area vasta è strettamente collegata al ruolo strategico delle attività di implementazione delle funzioni portuali**. Tali attività, infatti, si riverberano ad ampio raggio, ed è dunque necessario identificare tale ambito di influenza (inteso in termini di reti "lunghe") con lo scopo di quantificare, attraverso opportuni strumenti quali **l'Analisi costi-benefici ed il Bilancio di sostenibilità ambientale**, la desiderabilità delle opere in termini economici, sociali, e di sostenibilità energetica ed ambientale.

2.3.1 Definizione dello scenario realizzativo degli interventi progettuali proposti

Di seguito si riporta il Cronoprogramma delle attività costruttive così come programmato da tutti i Soggetti che operano nell'area portuale e nel rispetto dei relativi Piani di sviluppo. Il diagramma di Gantt, di seguito riportato, è stato strutturato in modo tale da consentire l'individuazione delle fasi realizzative maggiormente critiche, derivanti sia dalla tipologia di opera realizzata che dalla sovrapposizione fra attività svolte contestualmente.

		CRONOPROGRAMMA DELLE FASI COSTRUTTIVE												
		ANNI												
		2015		2016		2017		2018		2019		2020		
		N°mesi	1° sem.	2° sem.	1° sem.	2° sem.	1° sem.	2° sem.	1° sem.	2° sem.	1° sem.	2° sem.	1° sem.	2° sem.
1	PERFEZIONAMENTO AUTORIZZATIVO	6												
2	INTERVENTI DI INTER-AMBITO: NUOVO ASSETTO INFRASTRUTTURALE DELLE AREE PORTUALI	60												
2a	Interventi sulla viabilità	12												
2b	Interventi sulla rete ferroviaria	24												
2c1	Fascia di rispetto dell'ambito urbano quartiere Fossamastra	12												
2c2	Fascia di rispetto dell'ambito urbano quartiere Canaletto	12					(*)							
2d	Canali d'accesso ed uscita dal golfo	18												
3	AMBITO OMOGENEO 5 - Marina della Spezia	36												
3a	Raddrizzamento e ampliamento Molo Italia	18												
3b	Nuovo Molo crociere a servizio della stazione marittima	24												
4	AMBITO OMOGENEO 6 - Porto Mercantile	54												
4a	Ampliamento a mare Molo Garibaldi	36												
4b	Realizzazione terzo molo in zona Fossamastra	18												
4c	Ampliamento a mare Marina del Canaletto	42												
4d	Ampliamento a mare Terminal del Golfo	36												
4e	Intervento di protezione antifonica (ambito 2)	12												

(*) ricollocazione della protezione antifonica

Tabella 2.2 - Cronoprogramma delle fasi costruttive

Il diagramma (in cui sono evidenziati in grigio gli interventi esclusi dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA), consente un'immediata valutazione delle tempistiche programmate per la realizzazione di ogni singolo intervento.

2.3.2 Definizione dello scenario di esercizio degli interventi progettuali proposti

Di seguito si riporta la schematizzazione degli scenari declinati sulla base delle differenti ipotesi temporali, realizzative e di movimentazione merci, utilizzati per la fase di analisi e valutazione degli impatti, oltre che per la redazione dell'Analisi costi-benefici, nell'ambito del presente Studio Preliminare Ambientale.

Scenario	Orizzonte temporale di riferimento	Completa-mento opere infrastrutturali e progetti (PRP)	Raggiungimento max movimentazione TEUs (come da Piani d'Impresa)		Ambito di riferimento		Ambito di applicazione rispetto alla documentazione di SPA	
			al 2020	al 2030	Area locale	Area vasta (1)	Valutazione impatti quadro emissivo	Analisi C-B
Situazione attuale	2014				●	●	●	●
2020 Programmatico	2020				●	●	●	●
2020 Progetto	2020	●		●	●	●	●	●
2030 Programmatico	2030				●	●	●	●
2030 Progetto	2030	●		●	●	●	●	●

(1) In termini di area vasta le valutazioni relative alla mobilità sono state operate (relativamente agli scenari temporali di riferimento al 2020 ed al 2030) in termini differenziali fra Scenari di Progetto e corrispondenti Scenari Programmatici/Situazione attuale; per un maggior dettaglio delle elaborazioni svolte si rimanda al documento specifico PP/ST.01.01 "Analisi della mobilità", i cui contenuti sono ripresi all'interno dell'elaborato afferente al presente Studio Preliminare Ambientale PP/SPA.02.01 "Quadro di riferimento progettuale - Relazione")

Tabella 2.3 - Scenari di base

A supporto del processo valutativo è stato identificato un ulteriore scenario di riferimento, opportunamente assunto ipotizzando di anticipare all'anno 2020 (anno in cui si prevede di completare il potenziamento infrastrutturale, funzionale e logistico dell'ambito portuale considerato, mediante la realizzazione di tutti gli interventi progettuali considerati) la movimentazione massima di TEUs prevista al 2030; tale assunzione ha consentito di operare valutazioni improntate alla massima cautela nell'ambito della valutazione degli impatti sulle componenti ambientali interferite.

Scenario	Orizzonte temporale di riferimento	Completa-mento opere infrastrutturali e progetti (PRP)	Raggiungimento max movimentazione TEUs (come da Piani d'Impresa)		Ambito di riferimento		Ambito di applicazione rispetto alla documentazione di SPA	
			al 2020	al 2030	Area locale	Area vasta	Valutazione impatti quadro emissivo	Analisi C-B
2020 Progetto (massimo sviluppo)	2020	●	●		●		●	

Tabella 2.4 - Ulteriori Scenari di riferimento di "massimo sviluppo"

A tal proposito si riporta graficamente l’andamento della crescita di TEUs (considerati al netto della quota di transhipment) adottata in rapporto agli orizzonti temporali considerati ed alle attività costruttive.

Per una miglior comprensione del grafico sotto riportato, si precisa che la linea rossa rappresenta il trend evolutivo per la domanda di movimentazione merci così come previsto dai Piani d’Impresa dei Soggetti terminalisti, mentre la linea blu rappresenta l’ipotesi evolutiva considerata in termini cautelativi nelle valutazioni a carattere ambientale, consistente nell’anticipazione all’orizzonte temporale anno 2020 della movimentazione complessiva che si realizzerebbe all’anno 2030.

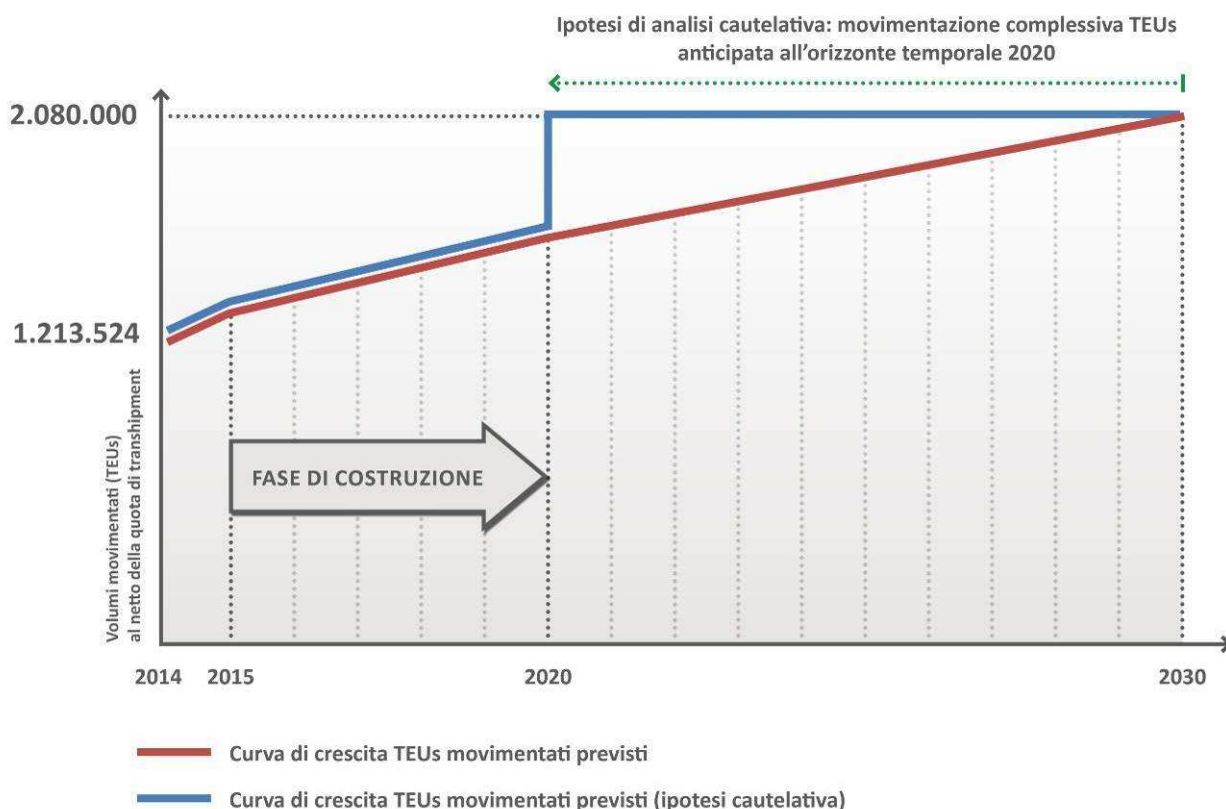


Figura 2.6 - Andamento crescita TEUs rapportati ai differenti orizzonti temporali

2.4 GRUPPO DI LAVORO MULTIDISCIPLINARE

La redazione dello Studio Preliminare Ambientale e della Relazione Paesaggistica, nonché delle relazioni specialistiche nell’ambito del Progetto preliminare, ha comportato l’attivazione di un gruppo di lavoro multidisciplinare, costituito da numerosi esperti di settore che hanno maturato un’esperienza significativa nel campo dell’analisi e della valutazione ambientale e paesaggistica di infrastrutture analoghe, per complessità funzionale e scala territoriale, agli interventi progettuali in esame.

Di seguito si riporta la puntuale elencazione dei nominativi ed il relativo grado di specializzazione.

Coordinamento scientifico:

Sergio Beccarelli - Architetto esperto in metodologie di Analisi e Valutazione d’Impatto Ambientale

Atmosfera e clima:

Vincenzo Buttafuoco – Ingegnere specializzato in fisica ambientale

Rumore e Vibrazioni:

Marco Falossi – Ingegnere specializzato in acustica

Campi elettromagnetici

Ivan Berruti - Ingegnere competente in analisi e valutazione di radiazioni non ionizzanti

Inquinamento luminoso

Pasquale Bottalico - Ingegnere

Geologia, idrogeologia, geotecnica, sismica e idraulica:

Lorenzo Montani – Ingegnere

Ambiente idrico marino:

Ingrid Roncarolo – Dott.ssa in Scienze ambientali

Ecosistemi e biodiversità:

Elisa Bertuzzi - Ecologo/Naturalista

Urbanistica e territorio:

Michele Ascari - Urbanista

Paesaggio, patrimonio storico e culturale:

Federico Monica - Architetto

Archeologia:

Barbara Sassi - Archeologo

Salute e benessere dell’uomo

Dott. Anastasia Naboko Studio Messori – Società specializzata nella Valutazione d’Impatto Sanitario

Ecosostenibilità, LCA e bilancio Carbonio:

Ugo Pretato – Esperto internazionale in campo LCA e consumo e produzione sostenibili

Mobilità e studi trasportistici:

Fabio Torta - Ingegnere trasportista

Analisi costi/benefici e sistema socio-economico:

Luciano Messori - Economista

Informatica gestionale e analisi statistica:

Tommaso Barbero - Ingegnere

3 SINTESI METODOLOGICA

Il Piano Regolatore Portuale del Golfo della Spezia (di seguito PRP), interpreta il Porto come un grande ecosistema urbano complesso, le cui strutture ed infrastrutture operano in forte e dinamica integrazione con un contesto insediativo e sociale caratterizzato da una elevata e diffusa valenza ambientale, paesaggistica e culturale.

L'attuazione degli indirizzi programmatici e progettuali del PRP si è perfezionata con l'avvio, nel marzo del 2004 in sede ministeriale, della procedura di valutazione d'impatto ambientale (VIA) dell'allora redigendo nuovo Piano.

La procedura di VIA si concluse con l'emanazione del decreto interministeriale di cui al Provvedimento n° DEC/DSA/2006/00317 del 11.04.2006. La compatibilità ambientale e paesaggistica del PRP fu pertanto positiva, ma espressamente condizionata all'ottemperanza di un articolato quadro prescrittivo che fu a suo tempo formulato, in sede di decreto, dallo stesso MATTM, dal MiBACT ed altresì dalla Regione Liguria.

Sempre nell'ambito delle suddette disposizioni vincolanti, fu impartita la prescrizione n° 17, che recitava testualmente: “...In relazione all'impostazione data al PRP di piano-quadro di pianificazione e non attuativo, per ogni fase di realizzazione dovrà essere prodotto uno studio da sottoporre a procedura di VIA secondo le norme previste dalle norme di legge vigenti in materia...”.

Il riferimento normativo in materia ambientale ad oggi vigente risulta essere il D.Lgs 3 aprile 2006, n.152 e ss. mm. e ii.. Il suddetto decreto, nell'ambito del relativo Titolo III, afferente alla “Valutazione di Impatto Ambientale”, delinea i progetti sottoposti alla Verifica di Assoggettabilità a VIA, indicando per ogni tipologia di opera la competenza istruttoria dei procedimenti di valutazione stessa (statale, regionale e province autonome).

Nel caso specifico, i Porti e le relative attività complementari ricadono nell'allegato II del medesimo decreto (punto 11), che si ricorda essere pertinente ai progetti di competenza statale.

Il PRP, istruito in sede di VIA, prevedeva la suddivisione del territorio portuale in specifici ambiti omogenei d'intervento, dettagliando per ciascuno di essi precise norme sull'utilizzazione dei suoli, degli specchi acquei e del patrimonio edilizio esistente e di futura implementazione.

In relazione alle precedenti considerazioni di merito, il presente **Studio Preliminare Ambientale** si configura quale compendio tecnico-scientifico a supporto della procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione d'Impatto Ambientale del Progetto Preliminare (PP) di alcuni specifici interventi progettuali ricadenti negli ambiti omogenei **n° 5 “Marina della Spezia”** e **n° 6 “Porto Mercantile”** del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Golfo della Spezia.

Lo Studio Preliminare Ambientale, redatto ai fini della presente Verifica di Assoggettabilità a VIA, ha comportato un radicale aggiornamento dei contenuti sviluppati nell'ambito dei Quadri di Riferimento dello Studio di Impatto Ambientale del 2006, a suo tempo elaborato per la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Piano Regolatore Portuale del Porto della Spezia.

Il **Quadro di Riferimento Programmatico**, costruito in questa sede, ha avuto la finalità di verificare le coerenze/conformità interne ed esterne delle scelte progettuali rispetto agli strumenti di indirizzo, di programmazione e di pianificazione territoriale vigenti alle differenti scale di governo: comunitaria, nazionale, regionale, provinciale, comunale e di settore. Dall'analisi del complesso e articolato quadro programmatico sovraordinato ed ordinato, è stato possibile determinare il grado di coerenza/conformità di ogni singolo intervento progettuale proposto rispetto agli obiettivi generali e specifici attesi e finanche con il sistema dei vincoli. In esso si è operata una revisione radicale dei Piani già trattati a scala nazionale, regionale, provinciale e comunale nel SIA del 2006, in ragione sia degli anni trascorsi, sia dell'evoluzione normativa del settore; tale revisione/integrazione ha comportato, nel suo puntuale approfondimento, la valutazione dell'intera programmazione europea afferente allo sviluppo dei trasporti e delle relazioni in ambito marittimo e della logistica portuale. Il Porto della Spezia afferisce, infatti, alla rete dei trasporti europei TEN-T e, in particolare, esso è inserito nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo (SCANMED); lo sviluppo dei porti, inoltre, risulta obiettivo prioritario e strategico nelle politiche di sviluppo comunitarie.

Il **Quadro di Riferimento Progettuale** ha consentito di sviluppare, seppure in termini preliminari, un'approfondita valutazione delle caratteristiche funzionali, geometriche, tecniche ed infrastrutturali di ogni singolo intervento progettuale proposto e delle relative azioni indotte, sia durante la fase di costruzione, che di esercizio. Inoltre, per agevolare e informare correttamente il percorso decisionale rispetto alla Verifica di Assoggettabilità a VIA degli interventi progettuali proposti, nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale, hanno trovato specifico approfondimento i seguenti ulteriori contributi specialistici:

- *Analisi sulla Mobilità;*
- *Analisi Costi Benefici e sensitività dell'investimento;*
- *Bilancio di sostenibilità degli interventi.*

Il **Quadro di Riferimento Ambientale**, si compone di due specifiche sezioni tematiche, afferenti rispettivamente allo **Stato di Fatto** ed agli **Impatti del progetto e interventi mitigazione ambientale**.

Lo **Stato di Fatto** formulato in questa sede, risulta coerente con la struttura illustrativa delle matrici adottata in sede di Studio di Impatto Ambientale 2006. Tale coerenza si è ritenuto possa agevolare la fase di valutazione comparata tra gli impatti potenzialmente indotti dalla fase di attuazione degli obiettivi di PRP, valutati in sede di VIA, e gli omologhi impatti generati dalla realizzazione degli interventi progettuali proposti in questa sede, ed oggetto di verifica di assoggettabilità e contestuale verifica di ottemperanza. Ciò premesso, la caratterizzazione dello stato di fatto del contesto territoriale in esame è stata articolata nelle seguenti componenti ambientali:

- ✓ *Atmosfera e qualità dell'aria;*
- ✓ *Rumore;*
- ✓ *Vibrazioni;*
- ✓ *Suolo e sottosuolo;*
- ✓ *Ambiente idrico ed ecologia marina;*
- ✓ *Paesaggio naturale e antropico;*
- ✓ *Salute e benessere dell'uomo;*

- ✓ *Sistema insediativo, delle condizioni socio – economiche e dei beni materiali.*

Rispetto alle componenti del precedente elenco, che si ricorda essere le medesime sviluppate in sede di SIA, si è integrata la caratterizzazione del quadro ambientale di riferimento con tre ulteriori matrici ambientali che si ritiene siano d'interesse ai fini dell'analisi e della valutazione del quadro complessivo dei potenziali impatti indotti dalle azioni di progetto, e più precisamente:

- ✓ *Campi Elettromagnetici;*
- ✓ *Inquinamento luminoso;*
- ✓ *Archeologia.*

Il **Quadro di Riferimento Ambientale**, nella sezione relativa agli **impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale**, ha consentito di definire i potenziali impatti ambientali e relativa natura, indotti dalle azioni di progetto durante la fase di costruzione e di esercizio degli interventi progettuali proposti e di formulare gli interventi di mitigazione ambientale.

Nello specifico, sono stati trattati i seguenti temi:

- ✓ ***analisi dei potenziali impatti indotti dalle azioni progettuali sulle matrici ambientali interferite;***
- ✓ ***progetto degli interventi di mitigazione ambientale;***
- ✓ ***azioni di implementazione del piano di monitoraggio ambientale (PMA) attualmente in esercizio nell'ambito portuale del Golfo della Spezia.***

La valutazione degli impatti ambientali (fase di cantiere e di esercizio) è stata condotta attraverso un'Analisi Multi Criteri (AMC) attraverso l'impiego del software VIA 100x100 (liste di controllo con fattori ambientali relativi alle fasi di cantiere ed esercizio). Sulla base del rinnovato quadro delle conoscenze ed in relazione alle peculiarità di ciascun intervento progettuale proposto sono stati definiti, con un approccio metodologico fortemente cautelativo ed altresì informato al principio di precauzione, gli **scenari di riferimento temporali e programmatici**, afferenti sia alla fase di costruzione, che alla fase di esercizio, ed a cui rapportare l'intero processo valutativo, in termini di evoluzione sia dei quadri di studio, sia degli effetti indotti dalle azioni progettuali, sia degli interventi adottati per la mitigazione paesaggistica ed ambientale degli impatti correlati. Tali scenari sono riferiti all'**evoluzione temporale** delle attività, ma anche **all'ambito di influenza** determinato dalle stesse; è stato, pertanto, possibile definire un **ambito locale**, identificato nell'area del porto e nella zona urbana ad esso contigua ed interagente, ed un **ambito di area vasta**, in grado di esprimere il reale ruolo strategico che sarà assunto dalle attività di implementazione delle funzioni portuali rispetto alle politiche di sviluppo sostenibile promosse in ambito comunitario, nazionale e regionale.

Il perfezionamento della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA dei molteplici progetti programmati in sede di PRP e, **nel caso specifico di parte dei progetti ricadenti negli ambiti omogenei n° 5 e n° 6**, si configura, inoltre, quale condizione procedimentale cogente, imposta dall'obbligo di ottemperanza rispetto alle disposizioni prescrittive impartite dal decreto conclusivo afferente alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del medesimo Piano Regolatore Portuale, di cui al già citato Provvedimento interministeriale n° DEC/DSA/2006/00317, del 11.04.2006.

Ne consegue che la verifica di assoggettabilità, promossa in questa sede, deve intendersi quale parte integrante della più ampia procedura di verifica di ottemperanza, avente la finalità di uniformare il complesso delle azioni progettuali del PRP agli indirizzi prescrittivi impartiti in fase di VIA.

La documentazione prodotta a tal fine ricomprende, pertanto, oltre al presente Studio Preliminare Ambientale e correlato Progetto Preliminare di parte degli interventi progettuali afferenti ai suddetti ambiti omogenei **n°5 "Marina della Spezia" e n°6 "Porto Mercantile"**, la **Relazione di ottemperanza (Elab. N° PP/GN.03)**.

Sempre in questo specifico contesto prescrittivo si è proceduto altresì alla redazione della **Relazione Paesaggistica (Elab. N° PP/RP.01)** degli interventi progettuali ricadenti in entrambi i medesimi ambiti, al fine di agevolare, con specifica documentazione, la fase istruttoria di competenza del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, in ragione dell'interessamento diretto che tali interventi determinano principalmente rispetto ai *"...territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare..."*, di cui art. 142 comma 1. punto a) del D.Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., e ad *"...i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sui laghi"* art. 142 comma 1 punto c); nonché la fascia di rispetto del torrente Dorgia Nuova, corso d'acqua pubblico, di cui al comma 1 punto c) dell'art. 142. Si segnala, inoltre, la presenza del vincolo istituito con decreto ai sensi dell'art. 136 "Giardini pubblici costituenti attraente zona verde entro la città di la Spezia" (emissione: 1950-04-29, notifica: 1950-05-16, trascrizione: 1950-09-20) istituito ai sensi della L1497/39, che viene marginalmente interferito dal progetto di sistemazione del Molo Italia.

Tutto ciò premesso, ed altresì in ragione delle analisi e delle valutazioni operate in questa sede è possibile concludere che la configurazione progettuale assunta dagli interventi proposti, sia nella relativa fase di costruzione che di futuro esercizio, riteniamo abbia evidenziato la sostanziale assenza di impatti significativi sulle matrici ambientali potenzialmente interferite dalle opere in esame, confermando la complessiva compatibilità ambientale e paesaggistica delle medesime nei confronti dei sistemi territoriali (ambientale, insediativo, infrastrutturale, ecc) con esse interagenti.

L'attuazione degli interventi progettuali proposti consentirà, pertanto, di perfezionare definitivamente il raggiungimento di una quota significativa di obiettivi di sviluppo programmati dal Piano Regolatore Portuale e da tempo attesi sia da parte degli operatori, che dall'intera collettività della Spezia.

La legittimazione di tali obiettivi, si ricorda, trova esplicita affermazione nell'ambito del procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale del medesimo Piano, con l'emanazione del Provvedimento interministeriale conclusivo n° DEC/DSA/2006/00317 del 11.04.2006, e di cui la presente Verifica di Assoggettabilità a VIA costituisce la puntuale positiva ottemperanza rispetto agli indirizzi prescrittivi in esso impartiti.

Si specifica, infine, che il giudizio di assoggettabilità o meno a VIA potrà essere reso anche singolarmente per ogni intervento progettuale proposto, in quanto la documentazione tecnica ed ambientale prodotta in questa sede consente di preservare l'indipendenza valutativa nei confronti di ciascuna opera.