

Pec Direzione

Da: aldomarcello.sebastiani@pec.commercialisti.it
Inviato: venerdì 6 marzo 2015 16:34
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Cc: spezia@italianostra.org
Oggetto: Osservazioni a verifica Via AP La Spezia
Allegati: INSp Osservazioni Ass VIA Porto SP - Allegato1.pdf; INSp Osservazioni Ass VIA Porto SP 150306.pdf

In allegato ns osservazioni di assoggettabilità a VIA - Autorità Portuale La Spezia.

Si chiede, cortesemente, di rimettere Vs n° di protocollo di ricezione, attribuito alle osservazioni presentate.

Distinti saluti

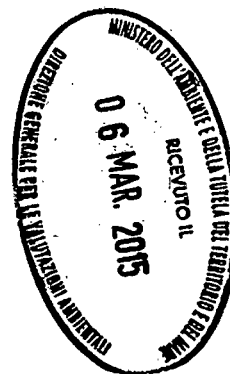
Dott. Aldo Sebastiani

Segretario di Italia Nostra La Spezia



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA – 2015 – 0006360 del 09/03/2015





Italia
Nostra ONLUS

Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

SEZIONE DELLA SPEZIA

Al Ministero dell'Ambiente e della
tutela del territorio e del mare
Direzione per le Valutazioni Ambientali
via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

DVA-II@minambiente.it

Oggetto: **Osservazioni a** *Verifica di assoggettabilità a VIA - Autorità Portuale della Spezia*

[0. A mo' di premessa] La documentazione presentata dall'Autorità Portuale della Spezia come *Verifica di assoggettabilità a VIA* (21.1.2015) ha assunto il singolare aspetto di una produzione ipertrofica (oltre 1.300 pagine di relazioni, 191 files ecc.), pletorica (spesso ripetitiva) e comunque ridondante; tra i cui effetti vi è quello determinare una sorta di 'gioco di specchi', tendente a disorientare la lettura e l'interpretazione (e a richiedere un tempo ben superiore ai 45 giorni previsti dalla legge...).

Nel tentativo di ritrovare un ordine logico-giuridico in tale 'labirinto documentale' - è la nostra impressione - ci è sembrato che alcuni, negativi aspetti si affacciassero comunque via via, qui e là: svolgeremo perciò, nella stesura di queste osservazioni, una serie di preliminari considerazioni, prevalentemente metodologiche ma che, a nostro avviso, mettono in evidenza la complessiva negatività ambientale degli atti presentati, per cercare successivamente di darne un più analitico riscontro con riferimento ai singoli documenti e/o progetti.

Questioni di metodo

[1. **Pro-VIA** e/o...] L'insieme dei progetti contenuti nel procedimento di *Verifica di assoggettabilità a VIA* crediamo dunque abbia "effetti significativi sull'ambiente" e, considerato il "livello di sensibilità ambientale delle aree interessate", riteniamo che i diversi progetti facenti parte della pratica debbano "essere sottoposti alla fase di valutazione"¹.

[2. **Pro-VAS**] Siamo anche convinti, per la verità, che, data la stretta correlazione tra i singoli e numerosi progetti presentati dall'A.P. spezzina - anche in considerazione della specifica conformazione geografico-ambientale del sito (il golfo della Spezia) -, solo una diversa procedura di valutazione - come la V.A.S. - possa garantire dai rischi di un irreversibile accumulo di effetti negativi sul più ampio contesto ecologico e socio-economico.

[3. **Collaborazione partecipativa negata**] Ma il primo aspetto che ci sentiamo di denunciare è quello della "leale collaborazione"²: un difetto tanto più clamoroso (e contraddittorio) in quanto la stessa A.P. avrebbe dimostrato di aderire a quanto espresso dal Consiglio regionale della Liguria al momento di approvare - "con riserva" - il piano regolatore portuale (19.12.2006), votando cioè un o.d.g. che istituiva un *Tavolo tecnico per la realizzazione del P.r.p.*³.

La "riserva" nell'approvazione era infatti condizionata proprio dal verificare l'ottemperanza alle prescrizioni formulate oltre dieci anni fa dalla Regione Liguria (2004⁴) e riprese all'inizio del 2006 dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali⁵; ed a tale attività di monitoraggio e di verifica (se positiva o meno) delle prescrizioni ambientali era giusto finalizzato il *Tavolo*: ma tutto questo lavoro, pur *in fieri*, protrattosi per cinque anni (dal 2009 al 2014⁶), spesso richiamato dalle istituzioni locali e di cui esistono i processi verbali delle sedute (v. Allegato1), risulta completamente ignorato dalla documentazione inviata dall'A.P., nè delle sue considerazioni si trova traccia alcuna.

¹ Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, c. 5.2.m-bis.

² Richiamato dal D.l. 3.4.2006, n. 152, 3-quinquies, ma ribadito anche come "diritto [...] di partecipazione a scopo collaborativo" (*ibid.*, 3-sexies, i-bis: "l'autorità competente [infatti] **assicura la partecipazione del pubblico** nel procedimento di elaborazione, di modifica e di riesame delle proposte degli stessi piani o programmi prima che vengano adottate decisioni sui medesimi piani o programmi").

³ Tale *Tavolo* si dotava successivamente di un *Regolamento* (e che l'attuale presidente dell'A.P. ha inteso riscrivere nel 2009, al momento del suo insediamento) il quale prevedeva, oltre all'assemblea plenaria, una *Commissione tecnica* con funzioni istruttorie (v. nota 6).

⁴ REGIONE LIGURIA, nota 1603 del 28.12.2004.

⁵ MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI, nota prot. BAP.S02/34.19.04/712 del 13.01.2006.

⁶ Se il *Tavolo* plenario ha conosciuto solo riunioni di discussione metodologica (concretatasi nell'approvazione del *Protocollo Commissione tecnica*), la *Commissione tecnica* si è riunita una decina di volte (l'ultima delle quali il 20 ottobre 2014), e di cui si allegano i resoconti verbali (v. Allegato1).

Il motivo di tale mancato apprezzamento ci sfugge, e comunque non si lascia certo interpretare come concreta volontà di collaborazione partecipativa.

[4. *Non Adeguamento funzionale ma Variante di PRP*] Un primo aspetto che non troviamo coerente con le premesse condivise riguarda le *quantità* massime di riempimenti a mare: se le quantità consentite dalla pianificazione concordata con gli EE.LL.⁷ risulta come segue:

$$m^2 140.000 \text{ (I fase)} + 100.000 \text{ ca. (II fase)} = m^2 240.000 \text{ tot.},$$

qui ci ritroviamo con previsioni di interramenti per:

molo Italia (m^2 12.900) + nuovo molo crociere (m^2 16.900) + allungamento molo Garibaldi (già effettuato 2002-'13: m^2 45.000) + nuovo ampliamento molo Garibaldi (m^2 54.000) + marina del Canaletto (m^2 51.000) + molo Fossamastra (m^2 10.200) + ampliamento Terminal del Golfo (m^2 79.000) = per un totale di **m^2 269.000** (ben superiore ai pur teorici 240.000).

Si noti che a tali interramenti andrebbero poi aggiunti anche i 35.000 m^2 del molo Ravano (e/o calata Artom, conteggiati a titolo di compensazione per l'uso civile (?) di calata Paita e per la c.d. fascia di rispetto).

Ma non è solo tale 'sforamento' nelle quantità stabilite per le sottrazioni di mare a preoccuparci: vi sono anche aspetti *qualitativi* che modificano le previsioni del prp (rendendolo vieppiù obsoleto): ed il principale dei quali è la nuova destinazione d'uso del molo Garibaldi (che il prp vigente non assegna a "funzioni passeggeri"⁸).

Pertanto, a tacer di altre considerazioni (come la datazione dello studio fondativo NEI-BPM, superato e smentito nei fatti; gli scenari socio-economici mutati; un impianto urbanistico arretrato), le due novità: 1) della *quantità* di interramenti previsti e 2) delle **nuove destinazione d'uso** delle banchine non autorizzano a nostro avviso un semplice adeguamento funzionale, bensì prefigurano una variante vera e propria (anche se limitata ad alcuni ambiti).

⁷ Cfr. A.P., *Piano regolatore portuale Golfo della Spezia*, par. 4.3.3. *Fasi di sviluppo*, pp. 33-36.

⁸ Cfr. A.P., *Piano regolatore portuale Golfo della Spezia*, par. 4.1.1. *Funzioni non prettamente commerciali*, pp. 17-18.

Questioni di merito (prescrizioni)

[5. Considerazioni sul progetto delle nuove banchine] A questo punto è possibile elencare sinteticamente una serie di considerazioni critiche sui nuovi progetti, già oggetto di discussioni e dibattiti in diversi contesti:

[5.1. molo Italia: raddrizzamento ed ampliamento - m² 12.900] - anche se non è del tutto dimostrata la necessità di una radicale trasformazione dello storico molo Italia, non convince del tutto il nuovo orientamento perpendicolare alla costa, che non offre più protezione per le mareggiate di scirocco o libeccio (sud-est, sud-ovest).

[5.2. nuovo molo Crociere - m² 16.900] Tale "secondo grande progetto" non sembra in realtà del tutto giustificato né sul piano tecnico-operativo (probabilmente la stessa calata Paita può servire allo scopo di offrire un accosto temporaneo), né su quello del consenso cittadino⁹, e nemmeno su quello economico-finanziario (di cui non si conosce la garanzia finanziaria): in effetti, il c.d. Masterplan del nuovo Waterfront è oggetto di profondi ripensamenti da parte di Amministratori e di parte cospicua della società civile.

[5.3. molo Garibaldi - m² 54.000] Il nuovo ampliamento a mare del molo Garibaldi (che segue un precedente interrimento (2002-2013) per allungamento di ca. m² 45.000) non "si configura come adeguamento tecnico-funzionale al vigente PRP"¹⁰ bensì corrisponde, di fatto, ad una variante del p.r.p. vigente (come già sottolineato).

[5.4. marina del Canaletto: ampliamento a mare - m² 76.000 (51.000 nuova occupazione) + terzo molo Fossamastra - m² 10.200) + terminal del Golfo: ampliamento a mare - m² 79.000] Su queste previsioni di interrimenti grava la più complessiva verifica di sostenibilità (oggetto di prescrizioni): in questa sede ci si limita a far presente che la distanza delle banchine progettate dalle abitazioni è probabilmente esigua per il "rispetto" ovvero per il normale svolgimento delle attività civili. Tali progetti, inoltre, interessando insediamenti storici costieri (i quartieri di Canaletto e di Fossamastra, i quali ospitano attività tradizionali legate al mare e che concorrono ad una delle manifestazioni sportive e culturali più sentite in città come il Palio del Golfo), hanno un effetto interferente e

⁹ È di qualche giorno fa una trasmissione televisiva che ha visto contrapporsi su tale opera il sindaco della Spezia al presidente dell'A.P. (Teleliguriasud, *Il salotto del signor Rossi* del 27.02.2015).

¹⁰ A.P., *Studio preliminare ambientale. Relazione introduttiva e metodologica* (PP/SPA.01.00), p. 17:

confliggente con le funzioni urbane (ovviamente anteriori cronologicamente a quelle portuali). Il motivo per adottare il principio di precauzione si evincerà anche dalle considerazioni successive.

[6. **Inquinamento acustico e mancato risanamento**] Tra gli aspetti della progettazione portuale più gravidi di conflittualità vi è, come rilevato dalla stessa A.P.¹¹, l'inquinamento acustico.

Ora, la documentazione presentata, oltre a perpetuare un 'vizio progettuale d'origine' (consistente nell'adottare *sic et simpliciter* la pianificazione vigente del 1982¹²), si qualifica probabilmente come omissiva, lacunosa o fuorviante quando richiama "un Piano di Risanamento" acustico... che non c'è - ma "la cui elaborazione è [sarebbe] inoltre richiesta in termini prescrittivi (Punto PS.19.RL.7 della relazione di Ottemperanza"!! Per questo un'affermazione come quella che si può leggere nel testo - "Risulta inoltre in fase finale di revisione il Piano di Classificazione Acustica Comunale, la cui emissione dovrebbe essere imminente" (p. 31) - risulterebbe destituita di fondamento (v. anche più oltre, nota 23).

[7. **Elettrificazione delle banchine futuribile**] È un ulteriore aspetto questo che, richiamato a proposito della precedente voce, concorrerebbe a contenere l'impatto acustico delle attività portuali (almeno relativamente agli impianti di generazione elettrica sulle navi, in funzione no-stop h24), ma la cui realizzazione risulta essere particolarmente onerosa e complessa (a dispetto di certi titoli giornalistici sul 'porto verde') e, quindi, ancora di difficile applicabilità al caso spezzino¹³.

¹¹ Cfr. A.P., *Relazione illustrativa del Progetto preliminare. Elaborati generali*, p. 30: "L'esito delle analisi evidenzia la presenza di un fronte edificato retroportuale interessato da **livelli di rumore elevati e spesso superiori ai limiti di legge**".

¹² Il prp del 1982 - praticamente duplicato in quello 2000-2010 - riproduceva a sua volta, almeno nell'impianto urbanistico, quello del 1959, che a sua volta specificava le espansioni portuali immaginate nel piano del 1919: così, oggi, mentre si pretende di realizzare ottant'anni dopo un piano ideato agli inizi del '900, pare non si voglia riconoscere l'inevitabile - e probabilmente *insostenibile* - impatto derivante dall'ospitare tecnologie e lavorazioni radicalmente nuove e diverse (come la movimentazione dei containers) in un'area prevista quasi un secolo prima.

Vi sarebbe, poi, un secondo vizio di impostazione, consistente nel riconoscere (quasi) tutto ciò che circonda il porto come "area retroportuale" - anche se in verità precedente allo sviluppo del porto!! E' questa una tenace contraddizione che, mentre vede, ad es., l'Amministrazione comunale rilanciare la propria identità come "Città di mare" (v. la manifestazione biennale "Festival della Marineria"), o "Città del Palio" del Golfo (manifestazione sportiva e sociale di canottaggio che interessa tutti i principali insediamenti costieri del golfo), d'altra parte sembra acconsentire alla *mutazione* dei suoi due quartieri marinareschi (Canaletto e Fossamastra) in aree a prevalente vocazione... 'vegetale'. Una contraddizione tenace, si diceva, considerato anche che il Comune ha avviato giusto in questo periodo le pratiche per una profonda revisione urbanistica (p.u.c.), mentre il lato a mare (di pertinenza dell'A.P.) sembrerebbe non venire interessato da simili processi di aggiornamento e/o adeguamento pianificatorio.

¹³ Il giorno 19.01.2015 questa Associazione ha presentato presso l'A.P. richiesta scritta, e protocollata, per ottenere copia del documento relativo all'elettrificazione delle banchine portuali, ma alla data odierna tale pratica non risulta ancora evasa.

[8. Fasce di 'rispetto' o ... 'dispetto'?] Segue l'illustrazione del progetto della *Fascia di rispetto degli ambiti urbani quartiere Canaletto e quartiere Fossamastra*, presentata ottimisticamente come "importante occasione di riqualificazione urbana e valorizzazione dell'interfaccia Porto-città". Ricollegandosi alla già citata visione della città come "retroporto", la presentazione sembra celebrare (inconsapevolmente?) una commedia degli equivoci (a partire dal nome: "rispetto" o *dispetto*?). L'accordo sui termini non è secondario, se deve ispirare tutta una prassi progettuale¹⁴ - e, auspicabilmente, una concordia sociale; ebbene, *rispetto* equivale secondo noi ad uno spazio che consente il mantenimento e lo svolgimento di attività considerate normali, consuete o tradizionali e che, nel caso dei quartieri interessati - "insediamenti storici costieri" secondo la classificazione del puc vigente - sono assimilabili a pratiche residenziali, lavorative o ricreative, prevalentemente legate alla presenza del mare (ed effettivamente, la *Relazione*, in un momento di lucidità, così si esprime: "**la vicina e importante presenza del mare risulta ulteriormente negata dalle ampie aree afferenti alle attività portuali**: quali manufatti, impianti ed aree di stoccaggio container che determinano, in diversi casi, l'ostruzione visiva anche dai piani superiori degli edifici" (s.n.)... Ma dove il senso della narrazione viene smarrito, quasi invertito, è in un passo successivo dove si affermerebbe che "tali elementi hanno condotto a considerare la realizzazione della fascia di rispetto come importante elemento di riqualificazione del paesaggio urbano in grado di esprimere correttamente le relazioni profonde tra il porto e la città che da secoli [*sic*] caratterizzano e contraddistinguono il territorio della Spezia"¹⁵...

Non sappiamo se sia questa la sede per approfondire le insufficienti argomentazioni urbanistiche e socio-culturali sottese a tali progettazioni: vorremmo però rammentare che fasce di rispetto – reali, autentiche - sono realizzate in altri contesti portuali (cfr. il c.d. Canale di calma a Genova Prà, o la realtà dei Fossi livornesi, mentre è allo studio una variante al prp di Genova che sembra recepire le indicazioni progettuali di Renzo Piano, quando prefigurano una fascia di rispetto d'acqua per una città di mare come dovrebbe essere Genova (ma forse anche Spezia...¹⁶).

¹⁴ "In urbanistica, *zona di rispetto*, zona in cui, a tutela di edifici e monumenti d'interesse storico o artistico o per la salvaguardia del paesaggio o per ragioni militari e di sicurezza, **ogni costruzione** è vietata o è **sottoposta a particolari vincoli (altezza, estensione, ecc.)**": nel caso del porto spezzino si tratterebbe probabilmente di distanza fisica.

¹⁵ A.P., *Relazione illustrativa*, p. 61.

¹⁶ Cfr. Allegato 1, pp. 51-57.

[9. Fasce e barriere *non-qualificanti*] Considerazioni critiche ci sentiamo di avanzarle anche sul versante 'quantitativo' dei progetti, dal momento che:

9.1. la larghezza di tale fascia è assai limitata, e comunque troppo variabile - a conferma di una subalternità della spazialità urbana rispetto a quella portuale: i cinque (5) metri riconosciuti per Fossamastra (*Tratto 3*) tendono a vanificare qualsiasi intervento di mitigazione;

9.2. nel "Tratto 2" ("ricompreso tra via G. Della Torre e il termine del viadotto [avente sviluppo di ca. 915 m]"), prosegue la *Relazione*, "gli interventi relativi alla fascia di rispetto risultano già completati..." - e, sembrerebbe di capire, i problemi risolti: ma le analisi ambientali non confermano questa ottimistica interpretazione (v., più sotto, la nota 23);

9.3. nel "Tratto 1" la cura nel disegno delle barriere, di per sé anche apprezzabile, non modifica la natura di *muro* di tale barriera, senza dunque garantire la qualità urbana di tale spazio ricavato (come, invece, è enfaticamente dichiarato¹⁷);

9.4. tali perplessità si associano poi al costo della realizzazione, davvero importante per una finalità che, comunque, ribadisce la presenza di una barriera, altra tra i 4,50 e i 6 metri: l'associazione ad altri muri (tristemente noti) corre inevitabile;

9.5. sulla sistematica sostituzione - ma si potrebbe dire anche *permuta* - dell'elemento marino, acqueo, fluido con "dotazioni vegetazionali", "aiuole inerbite", "fasce vegetate" ecc. già si è fatto cenno, come un elemento estraneo o contrario alla natura e alla cultura del luogo.

¹⁷ Cfr. *Relazione illustrativa*, p. 63-64, *passim*: "...instaurando un ideale dialogo con il contesto urbano circostante... offrendo molteplici suggestioni e occasioni percettive ... piena rispondenza agli obiettivi di integrazione fra le esigenze di ricucitura urbana (?), protezione emissiva, confinamento degli ambiti portuali, valorizzazione del paesaggio e delle relazioni visive città - porto..."

[10. **Interventi non oggetto di verifica**] Anche in questo caso, non appare del tutto lineare l'atteggiamento dell'Ente proponente: mentre si illustrano diffusamente progetti esplicitamente esclusi dalla presente *Verifica di assoggettabilità* (potenziamento impianti ferroviari e canali di accesso e uscita dal golfo), se ne tacciono altri, come il progetto di una "marina di Levante" di cui l'A.P. sbandiera l'imminente bando di gara - opera questa in realtà oggetto di controversie e, soprattutto, interessante un molo storico (il molo Pagliari), specificamente tutelato da un provvedimento del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (2012)¹⁸.

[11. **...verifica (positiva, per di più) di ottemperanza...?**] Il fascicolo *Relazioni di ottemperanza alle prescrizioni* riproduce l'equivoco (ennesimo) che ha animato i cinque anni di riunioni del *Tavolo tecnico per la realizzazione del prp* prima, e della sua *Commissione tecnica* poi (mentre con un certo stupore vediamo ora esibito nella documentazione un elenco super-dettagliato di prescrizioni che è stato costantemente reclamato durante le sedute, ma mai è stato fornito (cfr. i verbali delle sedute, Allegato1). In ogni caso il documento dell'A.P. parla di "opportune verifiche di ottemperanza" (p. 1), rappresentabili anche come "evidenze" (p. 2), salvo poi specificare che l'ambito di riferimento è ancora relativo a "contenuti progettuali", che si tratta di "valutare il riscontro positivo (?) dei contenuti progettuali", insomma che si sta parlando di "documentazione di progetto". Quantomeno, l'uso di termini come: *positivo*¹⁹, *ottemperare*²⁰ o *verifica*²¹ ci sembra francamente inappropriato se non del tutto fuorviante.

Più specificamente, il fatto che - ad oltre 10 anni dalla loro formulazione - le prescrizioni, ministeriali o regionali, ancora vengano ancora coniugate al tempo futuro ("... sarà sviluppata..." (PG1a), "verranno valutati ... sarà sviluppata..." (PG.1.b), "...ottemperanza conseguita mediante l'intero corpus documentale..." (PG.2), "... sistemi previsti... andranno ... avrà ... sarà" (PS.3), "... saranno realizzati..." (PS.4), "... prevedono... ...verrà eseguito..." (PS.5), ecc. ecc.), crediamo sia riduttivo o manifesti una cultura amministrativa ancora incerta oppure troppo 'timida' in campo ambientale. L'interpretazione strettamente documentale e non affidata a sistematici monitoraggi ci sembra che smentisca e contraddica la stessa volontà dell'ente che ha concluso l'iter approvativo (la

¹⁸ Cfr. MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI. DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA, *Decreto di vincolo del molo Pagliari, Porto della Spezia* ("interesse culturale"), DDR046/12, 13 luglio 2012; ma su questo aspetto v. anche il testo della nota 27.

¹⁹ *Positivo* - "1. In generale, che è posto come **dato** sul piano della realtà oggettuale, e come ciò che è affermato, prescritto sul piano logico e giuridico [...]; 2.a. Che è **dato dall'esperienza**, che è **reale, effettivo** (opposto a *chimerico*), quindi anche pratico, utile".

²⁰ *Ottemperanza* - "Rispettosa osservanza e applicazione **pratica** di quanto è stabilito da un'autorità o imposto come obbligo".

²¹ *Verifica* - "L'azione e l'operazione di verificare, il **fatto di venire verificato**", da *Verificare*: "Accertare mediante **prove e controlli** l'esistenza, la qualità, la regolarità o conformità, l'esattezza o la rispondenza a verità di oggetti, fatti, situazioni, fenomeni, ipotesi".

Regione Liguria) quando istituiva uno specifico tavolo per verificare e monitorare l'ottemperanza delle prescrizioni ambientali (v. sopra).

In ogni caso, se il tempo al futuro può essere compreso per le opere solo progettate, appare invece intollerabile – a nostro avviso - riscontrare la stessa futuribilità per quelle prescrizioni che imponevano (lo ripetiamo: dieci anni or sono) programmi di monitoraggio ambientale (cfr. PS.9 "...è prevista ...", PS.10 "...si assisterà...", PS.11 "... previsti periodici trattamenti...").

11.1. - Considerazioni analoghe si devono fare riguardo alle prescrizioni relative al *rumore* (PS.12), con l'aggravante che il danno è conclamato e attualmente permanente²²) mentre le ipotetiche soluzioni appaiono solo possibili e comunque insufficienti (in quanto in alcune zone - il c.d. "Tratto 2" già richiamato - le barriere antirumore risultano installate e l'area sarebbe già stata 'rispettata' da una fascia - anche se praticamente inefficace...!²³). Anche qui siamo ancora alla prese con le buone intenzioni (ovvero alla previsione "di una politica 'Buy Quiet' che privilegi i prodotti caratterizzati da una minore emissione di rumore", p. 23).

11.2 - Si passa così alla prescrizione sulla 'fascia di rispetto', da estendersi quantitativamente e da concordarsi con altri soggetti interessati (almeno secondo il dettato ministeriale: PS.15) - mentre l'ottemperanza dell'Amministrazione portuale si limita ad elencare una serie di "obiettivi strategici" e a dare, con ciò, un riscontro solo verbale.

11.3 - Ma dove il contrasto (culturale?) appare in tutta la sua evidenza è dato dalla lettura della prescrizione **PS.16** la quale, se recita che "dovranno essere realizzate tutte le opere di mitigazione previste dallo SIA; in particolare la realizzazione delle opere infrastrutturali finalizzate alla riduzione **preliminare** delle cause di impatto sulle componenti ambientali previste dall'attuazione del nuovo PRP, [e dunque tale realizzazione] **dovrà precedere** il completamento delle opere vere e proprie destinate a potenziare le attività produttive quali moli e banchine", la c.d. *Risposta sintetica nell'ambito della verifica di ottemperanza* si riduce ad un consueto discorso 'progettuale' (che "...prevede..." e che prosegue rassicurando: "...in cui i sopra citati interventi saranno i primi ad essere realizzati"!!!, p. 27).

²² Cfr. A.P. della Spezia, *Relazioni di ottemperanza alle prescrizioni*, p. 22: "Lo studio acustico associato al Progetto Preliminare delle opere previste evidenzia che le componenti di massimo impatto sono determinate prevalentemente dalle infrastrutture di trasporto utilizzate per la movimentazione dei container e dalle macchine di banchina per le operazioni di carico e scarico".

²³ Il caso riguarda la campagna di rilevamenti acustici di ARPAL del luglio 2012 che evidenziavano emissioni oltre il limite di legge, e *in un periodo in cui il traffico containers registrava una flessione ca. del 7,9%!!* /Cfr. Allegato 1, p. 37, *passim*).

11.4 - Per la verità, l'A.P. sembra riconoscere, tra le righe, di aver adottato un metodo un po' originale per questa verifica di ottemperanza quando riconosce, relativamente alla **PS.20**²⁴: "con la predisposizione della presente *Relazione* [semplicemente, sembra di capire,] si è ritenuto di agevolare la verifica di ottemperanza del complesso quadro prescrittivo" (p. 28: ma *agevolazione e positività* non sempre coincidono...).

11.5 - Identico il tenore adottato per 'ottemperare' alle prescrizioni della Giunta Regionale (p. 29-), quando si rimanda all'"elettrificazione dei nuovi moli" (p. 31: come detto, futuribilissima), o si citano "importanti azioni [?] sostanzialmente in linea con le intenzioni del Piano di risanamento acustico del Comune della Spezia" (p. 32), ma che, come detto, ...non c'è!²⁵

11.6. - Invece, la *Risposta sintetica nell'ambito della verifica di ottemperanza* alla prescrizione **PS.19.MiBAC** del Ministero dei Beni Ambientali e Culturali ci sembra che sia pienamente applicabile²⁶ a casi qui non contemplati ma pur incidenti nella più complessiva pianificazione in oggetto, quale il molo Pagliari (come detto, di recente vincolato) e di cui la locale Soprintendenza raccomanda la seguente prescrizione: "in considerazione dell'interesse storico ai sensi dell'art. 10 comma 3 lett. d del *Codice*, si ritiene necessario che il Molo sia liberamente fruibile senza alcuna limitazione d'accesso e che venga adeguatamente considerato [...] la necessità di riservare adeguata attenzione al mantenimento di testimonianze del ruolo sostenuto dal Molo Pagliari nel corso delle vicende storiche post-belliche"²⁷.

La sproporzione tra la mole documentale ed il tempo disponibile per organizzare un esame critico dei contenuti ci impone di limitare le nostre Osservazioni alle considerazioni testè esposte. Ci riserveremmo, se possibile, nei giorni a seguire di integrare questa nostra nota con altre osservazioni relative ai documenti qui non presi in esame (ma pur trattati).

La Spezia, 6 marzo 2015

Per Italia Nostra onlus – sez. La Spezia, Serena Spinato v-presidente

²⁴ Cfr. PS.20: "Tutte le prescrizioni riportate nel presente parere **dovranno essere sottoposte a verifica** di ottemperanza **da parte** del Ministero dell'Ambiente **e delle altre Amministrazioni** partecipanti al procedimento" (p. 28).

²⁵ La zonizzazione vigente è stata adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n° 99 del 27.10.1997, e approvata dalla Provincia con deliberazione di giunta n° 376 del 20.7.1999; la modifica per conformarla al nuovo PUC è stata adottata con deliberazione Consiglio comunale n° 26 del 5.4.2007, ma mai definitivamente approvata dalla Provincia.

²⁶ "... comunque, l'Amministrazione si rende disponibile a studiare forme di compensazione volte alla conservazione del **patrimonio** edilizio, **storico** e, più in generale, culturale del territorio" (p. 40).

²⁷ DIREZIONE GENERALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA (Papotti - Vatteroni), lettera MBAC-SBAP-LIG U_PROV.SP. 0030836 21/10/2013 Cl. 34.19.06/38.19.

COMUNE DELLA SPEZIA

PROTOCOLLO COMMISSIONE TECNICA

prevista all'art. 5 del regolamento approvato dal tavolo permanente di confronto sul PRP, a seguito del punto b) della delibera del Consiglio Regionale del 19 dicembre 2006,

Premesso che:

- lo schema del piano regolatore del Porto della Spezia è stato adottato, dal Comitato Portuale, con deliberazione n. 24 del 13.7.2001;
- Il Piano è stato sottoposto ai Comuni della Spezia, di Lerici e di Porto Venere per il raggiungimento dell'intesa ai sensi dell'art. 5 della legge 84/1994;
- Il Comune della Spezia (con deliberazione del Consiglio Comunale n. 42 del 12.11.2001 e il Comune di Porto Venere (con deliberazione del Consiglio Comunale n. 48 del 18.11.2001) hanno espresso parere favorevole;
- il Comune di Lerici, con deliberazione CC. N. 80 del 17.12.2001, ha deliberato la non approvazione dell'intesa e il Comitato Portuale ha presentato ricorso, al Tribunale Amministrativo regionale al fine di ottenere l'annullamento, previa sospensione dell'esecuzione;
- il TAR, con ordinanza n. 245 del 18.4.2002, ha rigettato la richiesta di sospensiva;
- sulla base della suddetta ordinanza e del parere al riguardo reso dall'Avvocatura dello Stato, l'Autorità Portuale, con deliberazione del citato Comitato Portuale n. 21 del 15.7.2002, ha adottato il Piano regolatore recependo le osservazioni formulate dai Comuni di la Spezia e Porto Venere;
- il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso parere favorevole, con voto del 24 ottobre 2003, all'approvazione del piano con alcune prescrizioni e raccomandazioni;
- a seguito di detto parere è stata attivata da parte dell'A.P., in data 1 marzo 2004, la procedura di Via nazionale. La domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, concernente il progetto del PRP, è stata acquisita, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio, il 1.3.2004 con protocollo n. 4805 ed è stata pubblicata sui quotidiani "Il Sole 24 ore" e "Il Secolo XIX";
- con DGR n. 1566 del 12 dicembre 2004 è stato espresso parere favorevole dalla Regione Liguria condizionato ad alcune prescrizioni;
- in data 11 aprile 2006 con decreto n. 317, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha espresso la seguente pronuncia di compatibilità ambientale, sul Piano Regolatore del Porto della Spezia (di seguito PRP) con prescrizione e alcune riserve:
 - Interlocutorio negativo, relativamente agli ampliamenti a mare previsti negli ambiti 7 (Cantieri) e 9 (Muggiano), da destinare ad attività industriali e cantieristiche;
 - Negativo, in relazione alla prevista funzione nautica da diporto da realizzare con strutture galleggianti nell'ambito 2 (Panigaglia);
 - Giudizio positivo per gli ambiti 5 e 6 ed altri ambiti (e quindi 1,3,4,8,e 10), a condizione che si ottemperi alle prescrizioni specificatamente riportate nel giudizio espresso;

- la Delibera di Consiglio della Regione Liguria, n. 45 del 19 dicembre 2006, ha approvato il PRP con le prescrizioni, precisazioni e le riserve all'uopo indicate nel voto, del Comitato tecnico regionale per il Territorio, n. 44 del 13 luglio e del 10 ottobre 2006. Il parere favorevole del Comitato di cui sopra fa riferimento a tutte le prescrizioni indicate nel contesto del procedimento di VIA nazionale, anche se non espressamente richiamate;

- il Consiglio Regionale, nella stessa seduta, votava un ordine del giorno che impegnava il Presidente e la Giunta a:

a) promuovere apposito protocollo di programma con l'Autorità Portuale e gli enti locali interessati finalizzato a definire il percorso politico amministrativo che accompagnerà l'approvazione delle diverse fasi del PRP;

b) la costituzione di un apposito tavolo permanente di confronto tra i rappresentanti degli enti pubblici competenti territorialmente, nonché quelli sociali e degli interessi ambientalistici. Il tavolo dovrà essere supportato da apposita commissione tecnica che dovrà svolgere il lavoro istruttorio propedeutico alla discussione del tavolo.

c) a predisporre apposito regolamento di funzionamento del suddetto tavolo tecnico nel rispetto delle competenze e delle procedure di legge in materia;

- con nota in data 15 novembre 2010 prot. 10520 l'Autorità portuale trasmetteva alla Regione Liguria la deliberazione n. 24 del Comitato portuale in data 03.11.2010 di recepimento delle prescrizioni di cui alla delibera 46/2006 del Consiglio Regionale;

- in data 23/12/2010 con nota n. PG/2010/178406 La Regione Liguria dichiarava il corretto recepimento delle prescrizioni della delibera Regionale 46/2006 sopra richiamata con l'indicazione di alcune precisazioni;

- in data 27/10/2011 con nota n. 12712 l'Autorità portuale trasmetteva alla Regione Liguria la delibera del Comitato portuale n. 5 in data 28.04.2011 di adeguamento dell'impianto normativo relativamente alle precisazioni indicate dalla Regione Liguria con la nota su richiamata;

- da tale data il Piano Regolatore Portuale risultava approvato definitivamente con il recepimento di tutte le prescrizioni previste nell'iter approvativo.

- come da Regolamento approvato il tavolo permanente di confronto è costituito da:

1. Assemblea dei rappresentanti

2. Comitato di Presidenza

supportato da una commissione tecnica con il compito di svolgere il lavoro istruttorio propedeutico alla discussione del tavolo;

- l'Assemblea dei rappresentanti come previsto nel Regolamento è costituita come di seguito indicato per ognuno dei seguenti soggetti istituzionali e sociali di seguito indicati:

- n. 2 membri del Comune della Spezia
- n. 2 membri dell'Autorità Portuale
- n. 1 membro della Regione Liguria

- n. 1 membro della Provincia della Spezia
- n. 1 membro del Comune di Portovenere
- n. 1 membro del Comune di Lerici
- n. 1 membro dell'Unione Industriale
- n. 1 membro della Confcommercio
- n. 1 membro della CCIAA
- n. 1 membro Confesercenti
- n. 1 membro CNA
- n. 1 membro di Legambiente
- n. 1 membro Italia Nostra
- n. 1 membro WWF
- n. 1 membro Associazione VAS
- n. 1 membro Associazione Comitati Spezzini
- n. 1 membro CGIL
- n. 1 membro CISL
- n. 1 membro UIL

- la presidenza dell'Assemblea è assunta dal Comitato di Presidenza, come previsto all'art.4 del Regolamento, che ha il compito di presiedere i lavori dell'Assemblea e di convocarne le riunioni, dandone comunicazione a tutti i membri almeno 15 giorni prima della data stabilita.

- La Commissione tecnica, di cui all'art.5 del citato Regolamento, risulta composta come indicato nel verbale di riunione del tavolo tecnico in data 14 dicembre 2010 da :

- n. 1 componente Comune della Spezia – Ing. Claudio Canetti
- n. 1 componente Regione Liguria - dott. Sergio Pedemonte
- n. 1 componenti Associazione Industriali - Arch. Lorenzo Zacutti
- n. 1 componenti Associazioni Sindacali - Arch. Ugo Mozzachiodi
- n. 2 componenti Autorità Portuale - Ing. Franco Pomo-Arch. Franco Lorenzani
- n. 1 componente Comune di Portovenere - Arch. Massimiliano Martina
- n. 1 componente Comune di Lerici - Dott.ssa Laura Sacchi
- n. 1 componente Associazioni VAS - Sig. Francesco Ginocchio
- n. 1 componente Italia Nostra - Dott. Lucca Cerretti

- in seguito ad osservazioni e modifiche proposte in sede di Assemblea dei rappresentanti di cui al tavolo permanente di confronto, del 14 dicembre 2010, si è proceduto alla stesura del regolamento definitivo. In tale seduta veniva proposto e quindi individuato quale Presidente della Commissione Tecnica l'Ing. Franco Pomo e affidato il compito di predisporre un protocollo tecnico operativo della stessa commissione in accordo con le finalità previste dal regolamento del Tavolo permanente di confronto.

Tutto ciò premesso la Commissione tecnica, preso atto che:

- a seguito dell'approvazione del Piano Regolatore Portuale ad oggi sono state realizzate opere finalizzate a quanto previsto dal PRP quali:

- Arrociamento della linea ferroviaria e realizzazione del primo tratto di pista ciclabile nel quartiere del canaleto compreso il cavalcavia ferrovia di via del molo;
- Realizzazione della darsena Pagliari;
- Bonifica ed escavo dei fondali antistanti il terminal Ravano;
- Ampliamento molo Garibaldi;
- Realizzazione tratto finale dei canali nuova e vecchia doggia;
- Manutenzione delle banchine portuali e delle aree demaniali di Le Grazie, Fezzano e Cadimare;

Sono in fase di affidamento, o appena iniziati i lavori di:

- Realizzazione molo Mariperman;
- Bonifica e successivo escavo del Bacino di evoluzione;
- Bonifica e successivo escavo del fondale marino del molo Garibaldi;
- Bonifica e successivo escavo del molo Fornelli;
- Realizzazione della passerella pedonale di collegamento tra la passeggiata Morin e il porticciolo Mirabello;
- Banchinamento della radice del molo Enel;
- Ristrutturazione sede AP con realizzazione auditorium.

- Precisato che il Comitato Portuale ha approvato il Piano Triennale delle Opere portuale nella seduta del 15 ottobre 2011

- nel prossimo triennio è programmata la realizzazione delle seguenti opere previste dal PRP:

1. realizzazione piazzali e banchina Terminal del Golfo e fascia di rispetto con possibile realizzazione a lotti;
2. realizzazione piazzale e banchina canaleto con opere di adeguamento del Molo Pagliari e fascia di rispetto e opere propedeutiche allo spostamento delle marine;
3. bonifica ed escavo molo Garibaldi;
4. realizzazione piattaforma logistica Santo Stefano Magra;
5. manutenzione straordinaria banchine;
6. ampliamento testata molo Fornelli;
7. stazione crocieristica realizzazione molo calata Paita;
8. stazione crocieristica calata Paita;
9. Manutenzione straordinaria con intervento di apertura diga foranea;
10. messa in sicurezza d'emergenza fondale molo Italia;
11. bonifica con escavo fondale antistante calata Artom;

12. dragaggio fondali banchina Canaletto e Ravano;

13. realizzazione collegamento viario sotterraneo terminal Ravano.

- RILEVATO che:

- il punto 9 del giudizio di VIA, sopracitato, indica che "per l'acquisizione di dati rappresentativi dell'inquinamento prodotto sulla qualità dell'aria dal traffico diretto ed indotto dall'attività propriamente portuale sulla fascia di probabile propagazione degli impatti dovrà essere posto in atto un programma di monitoraggio esteso a tutta la fascia urbana di possibile coinvolgimento in accordo con ARPAL; detto monitoraggio - da effettuarsi in continuo con postazioni fisse, integrate da postazioni mobili gestite dal proponente a titolo di compensativo, dovrà verificare l'attuale situazione ambientale nonché l'evolversi delle possibili variazioni determinate dall'attuazione del PRP per l'adozione delle eventuali misure di mitigazione.....";

- Arpal ha effettuato campagne continuative di monitoraggio della qualità dell'aria e del rumore, interna ed esterna al porto mercantile della Spezia, sono particolarmente monitorate le aree riguardanti il "Terminal del Golfo", il quartiere di Fossamastra, il "Molo Fornelli" e il quartiere del Canaletto, viale Italia e calata Paita;

- in campo ambientale, per quanto attiene la componente atmosfera, la rete civica esistente di monitoraggio della qualità dell'aria, insieme alla rete di rilevazione del benzene, costituisce una banca dati storica importante relativamente all'area retro portuale;

- il Comitato Portuale ha autorizzato l'acquisto di un mezzo mobile per il rilievo dell'inquinamento atmosferico ed acustico, l'acquisto definitivo si è concretizzato nel 2009;

- il mezzo è stato affidato ad ARPAL, per la sua gestione finalizzata, in accordo con Comune e Provincia, allo svolgimento dell'attività di controllo tramite un programma operativo valutato e condiviso dai medesimi Enti locali anche per valutare gli impianti legati alle nuove realizzazioni previste dal P.R.P.;

- che, per quanto attiene la componente rumore, sono stati effettuate numerose campagne di rilevamenti:

- successivamente alla consegna del mezzo mobile di AP ad ARPAL sono state effettuate attività di verifiche continuative da parte dello stesso ENTE anche con il mezzo messo a disposizione dalla Provincia;

- da parte di LSCT sono stati realizzati studi atti a valutare l'efficienza dei sistemi di mitigazione adottati per l'impatto atmosferico e acustico delle proprie attività;

- che LSCT ha già provveduto a una serie d'interventi per la mitigazione dell'impatto atmosferico ed acustico delle proprie attività; nello specifico:

- PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO:

- installazione di filtri fono isolanti/assorbenti sull'aspirazione dei motori diesel delle RTG operanti al Molo Ravano;

- installazione di silenziatori (marmitte) di maggiori dimensioni su tutte le RTG,

- sostituzione di tutti i cicalini di marcia dei carrelli e delle gru, con dei nuovi avvisatori funzionanti a frequenza più alta con una minor propagazione delle onde sonore;

- avvio della collaborazione con CVS Ferrari, azienda produttrice dei Reach Stacker, per l'introduzione di nuovi elementi sulla linea di produzione per la riduzione delle emissioni acustiche dei nuovi mezzi;

- applicazione di pannelli fonoassorbenti nella parte inferiore del motore dei Reach Stacker

- utilizzo sui reach stacker di recente acquisizione, di una particolare vernice anti rombo nella cassa di contenimento del motore, per "ovattare" ulteriormente le emissioni rumorose;

- installazione sull'ultimo reach stacker acquistato di un particolare dispositivo, denominato "noise killer" (tappetino fonoassorbente installato nel vano motore che ha la funzione di schermo ulteriore al rumore proveniente dal motore stesso);

- installazione di pannelli fonoassorbenti lungo la strada di raccordo tra Molo Fornelli e Molo Ravano, al fine di ridurre la propagazione della rumorosità provocata dal passaggio di camion e carrelli;

- PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO ATMOSFERICO:

- utilizzo del prodotto Biofix in alcune aree "critiche";

- aumento delle ore di lavoro della spazzatrice,

- che, per quanto attiene lo specchio acqueo, precisato che questo ricade all'interno del sito di interesse nazionale di Pitelli, si rileva che è stata completata la caratterizzazione, sono stati approvati progetti definitivi sono stati ultimati i lavori di bonifica della banchina Ravano e sono in corso le gare per le altre operazioni di bonifica;

- che durante l'attività di bonifica a far data dal 2006, con il Piano di Monitoraggio approvato dal Ministero dell'Ambiente, ARPAL, ISPRA, AUSL, Ministero della Sanità hanno rilevato la qualità dell'acqua;

- che, su incarico dell'Autorità Portuale, l'Università di Pisa ha prodotto la relazione sulla molluschicoltura spezzina: situazione attuale e prospettive di sviluppo;

- che ulteriori studi sono stati effettuati su incarico dell'Autorità portuale;

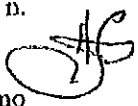
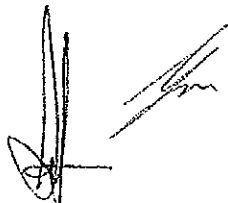



- considerato che, per quanto attiene la fascia di rispetto, prevista nel P.R.P. e nella VIA (prescrizione n. 15), l'Autorità Portuale ha:

- proceduto all'arretramento del fascio di binari ferroviari e alla realizzazione del primo tratto di pista ciclabile nel quartiere del Canaletto;

- provveduto alla realizzazione del progetto preliminare della fascia di rispetto ed è in attesa dell'intesa da parte del Comune;

- provveduto alla realizzazione del progetto definitivo di ristrutturazione dell'area "molo Pagliari" per la delocalizzazione delle imbarcazioni ancora presenti nelle aree di Canaletto e Fossamastra;

si ritiene di definire il seguente

PROTOCOLLO TECNICO OPERATIVO

per l'effettuazione dell'attività della Commissione tecnica necessaria per la modalità di svolgimento e di decisione del Tavolo Permanente di confronto sul P.R.P., a seguito della delibera del Consiglio Regionale del 19 dicembre 2006, che definisce le azioni da attuare durante la realizzazione delle diverse fasi del P.R.P., in coerenza con quanto previsto dal giudizio di VIA del Ministero dell' Ambiente relativamente alla natura di piano quadro del P.R.P..

Dato atto che le indicazioni e prescrizioni contenute nel giudizio di compatibilità espresso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Patere espresso dalla Regione Liguria con delibera del Consiglio n. 45/2006, richiedono:

- la verifica dell'attuazione di tutti gli interventi di mitigazione indicati nelle integrazioni forniti dall' Autorità Portuale alla Regione in sede di approvazione del P.R.P.;
- la definizione della verifica di screening per ogni intervento di Piano da sottoporre a procedura di VIA secondo la normativa vigente, se ritenuto necessario dalla Regione Liguria;
- la definizione dei programmi di monitoraggio, ex ante ed ex post, sulla base di indicatori ambientali idonei, per la verifica degli effetti ambientali ed in particolare dell'inquinamento atmosferico, idrico ed acustico, peraltro concordati annualmente con gli Enti Locali e Arpal;
- la definizione degli interventi di mitigazione degli impatti degli inquinanti con particolare riferimento alla riduzione di NO₂;
- la definizione di un piano di risanamento acustico dell'infrastruttura portuale, come previsto dal D.M. 29 novembre 2000;
- la verifica sull'attuazione delle prescrizioni impartite dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. BAP S02/34.19.04/712 del 13 gennaio 2006,

si definiscono le seguenti azioni:

- 1) creazione di una banca dati riguardanti la componente atmosfera, sulla base dei rilevamenti effettuati;
- 2) creazione di una banca dati riguardante il clima acustico sulla base dei rilevamenti effettuati;
- 3) definizione della campagna di rilevamento relativamente sia alla componente atmosfera che al clima acustico secondo la predisposizione di uno specifico protocollo operativo da definire tra l'Autorità Portuale, la Provincia, il Comune e l'ARPAL. Detta attività è necessaria per valutare gli effetti connessi alla realizzazione dei singoli interventi previsti dal P.R.P.;
- 4) definizione del piano di risanamento acustico dell' infrastruttura portuale, come previsto dal DM. 29 novembre 2000 e il relativo piano di attuazione;
- 5) conoscenza delle attività connesse alla bonifica/dragaggio dell'area a mare;
- 6) individuazione delle aree per la mitigazione in modo da evitare che le destinazioni d'uso diportistiche confliggano o si sovrappongano alle stesse;
- 7) acquisizione del programma operativo di attuazione del P.R.P.;

8) definizione della fascia di rispetto portuale, inserita nella prima fase di attuazione del P.R.P. ai sensi del protocollo d'intesa stipulato in data 10 gennaio 2004 fra l'Autorità Portuale e il Comune della Spezia;

9) definizione di procedure di informazione da parte dei soggetti interessati e della popolazione, per ogni singolo intervento e ambito;

10) condivisione delle azioni attuate e/o da attuare connesse agli interventi di mitigazione indicate nelle integrazioni fornite dall'Autorità Portuale alla Regione in sede di approvazione del P.R.P.;

11) alla luce del nuovo regolamento regionale n. 4 del 10/07/2009, la Regione Liguria, in accordo con la Provincia e le Autorità Portuali, sta predisponendo delle linee guida specifiche per le acque di prima pioggia, avvalendosi del parere tecnico di ARPAL. Le linee guida di cui sopra faranno parte di un regolamento interno che riguarderà più genericamente le acque di dilavamento.

e quindi si conviene sulla necessità di:

A) indicare una struttura, dedicata alla gestione della banca dati e della campagna di rilevamento indicati nei punti 1), 2) e 3) e delle procedure e attività connesse alla bonifica/dragaggio dell'area a mare di cui al punto 5), che garantisca la massima conoscenza dei dati alla cittadinanza;

B) proporre previsione temporali per:

1) la definizione del piano di risanamento acustico dell'infrastruttura portuale, come previsto dal D.M. 29 novembre 2000 e il relativo piano di attuazione;

2) l'acquisizione del programma operativo di attuazione del P.R.P. predisposto dall'Autorità Portuale;

3) la definizione della fascia di rispetto portuale inserita nella prima fase di attuazione del P.R.P.

C) sottoporre all'attenzione del Tavolo Permanente di Confronto:

- le azioni attuate e/o da attuare connesse agli interventi di mitigazione indicate nelle integrazioni fornite dall'Autorità Portuale alla Regione in sede di approvazione del P.R.P.;

- le aree per la mitilicoltura in modo da evitare che le destinazioni d'uso diportistiche confliggano o si sovrappongano alle stesse;

- le procedure di informazione/partecipazione da attivare da parte dei soggetti interessati e della popolazione, per ogni singolo intervento e ambito;



COMUNE DELLA SPEZIA

Oggetto: Verbale della Commissione tecnica tavolo permanente di confronto sul P.R.P. del 30/11/2009.

Presenti:

Per il Comune: Ing. Canneti, Dott.ssa Manghi

Per Autorità Portuale: Ing. Pomo, Dott.ssa Roncarolo

Associazioni: Mussi Paolo (LSCT-Associazione Industriali), Giuliana Vatteroni (CNA, Confartigianato), Franco Arbasetti (Circoscrizioni), Luca Cerretti (associazioni ambientaliste)

Dopo aver riassunto brevemente i contenuti dell'ultima riunione della Commissione tecnica del 25/09/2009, si procede con la lettura della bozza di lavoro del Protocollo operativo di cui all'ordine del giorno, predisposta dal Comune.

L'Ing. Pomo interviene sulla fascia di rispetto, evidenziando che gli studi sono in fase avanzata e che le proposte verranno presentate il giorno 2 dicembre p.v. presso la V Circoscrizione.

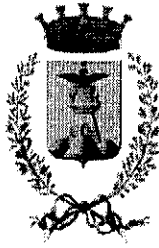
Il Sig. Arbasetti sottolinea che a suo giudizio la delibera del Comitato Portuale di approvazione del piano triennale delle opere di ottobre 2009 e la delibera di Consiglio Comunale della Spezia del n. 42 del 12/11/2001 sono in contrasto, in quanto nella prima non viene esplicitata la contestualità tra la realizzazione delle opere e degli interventi di mitigazione. Evidenzia inoltre che nell'area retroportuale i rilevamenti sugli inquinanti atmosferici e sul rumore vengono effettuati per legge, al contrario dell'area portuale. L'Ing. Canneti interviene spiegando che negli atti approvati sono già previsti campionamenti sia all'interno del porto che all'esterno, fino a 250 mt.

Si apre un'ampia discussione sul 3° punto dell'elenco di pag. 7 della bozza di protocollo operativo, riguardante la *"verifica dell'attuazione di tutti gli interventi di mitigazione indicati nelle integrazioni forniti dall'AP alla Regione in sede di approvazione del PRP"*: si trova un sostanziale accordo su quanto esposto a tale proposito dall'Ing. Canneti, che evidenzia come il controllo sia distinto in 3 fasi. La prima fase consiste nel verificare che quanto indicato dall'Autorità Portuale nelle integrazioni richieste dalla Regione sia stato effettivamente realizzato; la seconda fase prevede che ogni progetto d'Ambito venga sottoposto a procedura di VIA regionale; la terza consiste nel verificare che, una volta realizzate le opere, sia stato attuato quanto indicato nella VIA.

Sono quindi esaminate le singole azioni descritte a pag. 8 e 9 della bozza di protocollo operativo, che vengono integrate e sostanzialmente condivise da tutti i presenti.

Il Sig. Cerretti chiede di introdurre un riferimento ai tempi e alle procedure di lavoro della Commissione tecnica e di specificare la struttura dedicata alla gestione della banca dati di cui al punto A) pag. 9 della bozza di protocollo operativo. L'Ing. Pomo propone che la banca dati sia resa accessibile dal sito internet della Autorità Portuale, con la pubblicazione delle relazioni tecniche dell'Arpal.

L'Ing. Canneti, con la collaborazione dell'Autorità portuale, si impegna ad apportare le modifiche e le integrazioni discusse durante la riunione ed a trasmettere la versione definitiva del Protocollo operativo da trasmettere all'Assemblea.



COMUNE DELLA SPEZIA

Oggetto: Verbale della Commissione tecnica tavolo permanente di confronto sul P.R.P. del 21/12/2009.

Presenti:

Per il Comune: Ing. Canneti, Dott.ssa Manghi

Per Autorità Portuale: Ing. Pomo, Dott.ssa Roncarolo, Ing. Davide Vetralla

Associazioni: Mussi Paolo (LSCT-Associazione Industriali), Daniele Ciulli (LSCT-Associazione Industriali), Ugo Vanelo (Cantieri Valdettaro-Associazione Industriali), Franco Arbasetti (Circoscrizioni), Luca Cerretti (associazioni ambientaliste)

Dopo aver riassunto brevemente l'ordine del giorno e lo scopo della riunione, l'ing. Pomo procede con l'illustrazione del piano triennale delle opere, precisando che il piano è stato adottato ad ottobre ed è in fase di approvazione in questi giorni da parte del Comitato Portuale.

PRIMO ANNO (2010)

FASE 1 - Intervento su Molo Pagliari (circa 8,2 M€ a carico di A.P.) e relativa fascia di rispetto; il progetto è in corso di definizione a cura dello studio MMAA dell'Arch. Manfroni; la disponibilità delle strutture è legata alla pubblicazione del bando di gara per la realizzazione del nuovo molo a servizio della MMI a Mariperman, prevista già nel mese di gennaio.

FASE 1 - Opere di sistemazione della banchina Revel (realizzazione del ponte + sistemazione della banchina per la ricollocazione di 21 pescherecci, previsti circa 3 M€ a carico di A.P.); dopo la demolizione dei silos di calata Paita, trattasi di un secondo intervento diretto dell'AP sul waterfront della Spezia. Il progetto definitivo è quasi ultimato e si prevede che i lavori possano essere avviati entro giugno 2010.

FASE 2 - Manutenzione banchine esistenti: Pertusola e Fezzano (circa 2,5 M€ da A.P.);

FASE 2 - Progettazione e successiva realizzazione della nuova banchina alla Marina del Canaletto con contestuale completamento della fascia di rispetto di levante (stanziati 17,4 M€ da finanziamento pubblico: con l'intervento di capitale privato, per circa il 50%, verranno recuperati fondi necessari per la copertura finanziaria della ristrutturazione e conversione d'uso del molo Pagliari).

FASE 3 e 4 - Realizzazione per lotti successivi della banchina del terminal di Levante (ampliamento Terminal del Golfo) e copertura del diffusore Enel in conformità al piano regolatore portuale, con contestuale realizzazione della relativa fascia di rispetto antistante il quartiere di Fossamastra. L'intervento richiede anche lo spostamento dei binari oggi presenti lungo V.le S. Bartolomeo (tot. investimento circa 40 M€, di cui 20 M€ da privati, 10 M€ da finanziamento pubblico e 10 M€ dall'AP). Le tempistiche di realizzazione sono vincolate dai tempi necessari allo spostamento delle marine; la progettazione dei lavori è comunque da eseguirsi entro il 2010;

FASE 3 e 4 - Progettazione esecutiva della sistemazione darsena servizi al Molo Garibaldi (per la ricollocazione di ormeggiatori, piloti, rimorchiatori, VV.F) e realizzazione studio legato all'apertura della diga foranea per la ricollocazione degli impianti di mitilicoltura e possibilità di balneazione (circa 7 M€ da

finanziamento pubblico). L'area della darsena servizi, la cui collocazione più funzionale ad oggi sembra essere calata Malaspina, sarà accessibile al pubblico (come il Molo Italia oggi) e determinerà un allontanamento ulteriore dal perimetro urbano delle aree di deposito delle rinfuse nei terminal portuali; L'apertura della diga foranea permetterà una migliore circolazione marina nel golfo con una sua maggior ossigenazione e il miglioramento complessivo della qualità delle acque; la ricollocazione della mitilicoltura permetterà l'utilizzo dello spazio liberato per la balneazione;

FASE 5 - Progettazione delle strutture marittime necessarie per la nuova Stazione crocieristica di Calata Paita (intervento conseguente al completamento del Molo Garibaldi); l'intervento, tra progettazione e realizzazione potrebbe partire già entro il 2010 (circa 28 M€ da A.P.) se verranno rispettate le tempistiche previste per le opere di ampliamento del molo Garibaldi di cui predetto;

FASE 6 - Piattaforma logistica di S. Stefano Magra, previsti 8 binari da 650 metri utili, con locomotori acquistati da A.P. (già deliberati) per il traffico con Parma (attualmente il traffico è tutto verso Genova); manca ancora l'accordo con le ferrovie (circa 19 M€ da definirsi);

FASE 7 - Realizzazione parcheggio Calata Paita (circa 1,5 M€ da finanziamento pubblico); tale opera verrà realizzata se a seguito dell'approvazione del progetto di waterfront ci sarà l'area a disposizione.

SECONDO-TERZO ANNO (2011-2012)

Spostamento del fascio Italia da calata Paita a calata Malaspina.

Manutenzioni banchine e piazzali esistenti.

Progettazione ed avvio dei lavori della stazione crocieristica.

Intervento sul 2° tratto del canale Fossamastra.

Il sig. Arbasetti esprime dubbi sui tempi di realizzazione del molo Pagliari; inoltre nelle delibere di CC della Spezia veniva data priorità agli interventi nel quartiere di Fossamastra.

L'ing. Pomo dice che nella prossima settimana verrà consegnato all'Arpal il mezzo mobile acquistato da AP per eseguire rilevazioni ambientali puntuali.

L'ing. Canneti riassume i contenuti del piano, evidenziando le opere che non necessitano di interventi di privati per la loro realizzazione e di quelli che invece richiedono un finanziamento in parte di privati.

L'ing. Canneti conclude i lavori della Commissione, richiedendo all'Autorità Portuale di produrre la seguente documentazione:

- delibera di adozione e delibera di approvazione del piano triennale delle opere;
- piano triennale delle opere;
- sequenza logica delle fasi di realizzazione delle opere.



Autorità Portuale della Spezia

Tavolo Tecnico Piano Regolatore Portuale

VERBALE NR. 1/2012

Giusta convocazione prot. nr. 3956 del 13 marzo 2012, il giorno 23 marzo 2012 alle ore 15.30, nella sede dell'Autorità Portuale della Spezia, si è riunito per la prima riunione di competenza il tavolo tecnico per il Piano Regolatore Portuale (d'ora in poi "PRP").

Sono presenti:

- Dott. Emili Nori - Provincia della Spezia
- Ing. Claudio Cannetti - Comune della Spezia
- Dott.ssa Laura Sacchi - Comune di Lerici
- Dott. Massimiliano Martina - Comune di Portovenere
- sig. Franco Arbasetti - V Circoscrizione
- Arch. Lorenzo Zaccutti - Confindustria
- Arch. Mario Manfroni - Confesercendi
- Sig. Francesco Ginocchio - Associazione V.A.S – Verdi Ambiente E Società
- Dott. Luca Cerretti - Italia Nostra
- Arch. Ugo Mozzachiodi - CGIL, C.I.S.L. e U.I.L.
- Arch. Franco Lorenzani, consulente Autorità portuale

È assente il dott. Pedemonte rappresentante della Regione Liguria
Presiede l'Ing. Franco Pomo, Dirigente Area Tecnico Operativa.
Verbalizza la dott. Nicoletta Fiorini Ufficio legale- Gare e Appalti.

Aprire la seduta il Presidente ing. Pomo, introducendo il tema, da approfondire nella presente seduta, delle competenze del Tavolo e delle norme regolamentari da aggiornare.
A tal fine presenta il "Regolamento del tavolo permanente sul PRP" (all. 1) affinché l'assemblea ne prenda visione e proponga eventuali modifiche e/o integrazioni.

L'ing. Cannetti fa presente che era stato redatto un *Protocollo Tecnico Operativo* (all. 2) e chiede all'assemblea di valutarne l'attualità.

L'ing. Pomo osserva che il documento prodotto dall'ing. Cannetti, **non è attuale né in linea con l'indicazione delle competenze del Tavolo Tecnico specificate dalla delibera della Giunta Regionale del 19 dicembre 2006** (all. 3), in quanto il tavolo tecnico non è chiamato a dare indicazioni strategiche/politiche sulla realizzazione del PRP, ma deve piuttosto costituire una base di discussione relativa al modo di realizzazione del PRP, **inoltre** la definizione delle azioni del tavolo previste nel documento presentato **non**



Autorità Portuale della Spezia

ha più ragione d'essere essendo l'iter approvativo del PRP, ultimato e, i lavori della commissione, iniziati nuovamente.

Tuttavia, sulla base dell'osservazione dell'ing. Canneti, si apre una articolata discussione che coinvolge tutti i presenti, relativa alle competenze del presente Tavolo Tecnico.

L'assemblea si risolve, infine, nel richiedere unanimemente all'adunanza plenaria la definizione delle competenze e i limiti del proprio mandato.

Il tavolo si aggiorna a data da destinarsi, a seguito di nuova convocazione.

Allegati:

1. Regolamento del tavolo permanente sul PRP
2. Protocollo Tecnico Operativo
3. Delibera della Giunta Regionale del 19 dicembre 2006

Commissione Tecnica di supporto al "Tavolo Permanente di Confronto" votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale II in data 09.10.2012

Facendo seguito all'incontro del 23.03.2012, presso questa Autorità Portuale si sono riuniti i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell'Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all'uopo così rappresentata:

Ing. Franco Pomo:	Autorità Portuale - Presidente	
Arch. Giovanni Battista Poggi:	Regione Liguria	
Arch. Luisa Pagone:	Regione Liguria	
Dott.ssa Nori Emili:	Provincia della Spezia	
Ing. Claudio Canneti:	Comune della Spezia;	
Arch. Ines Lorenzani:	Comune di Lerici	
Arch. Massimiliano Martina:	Comune di Porto Venere	assente
Arch. Manfroni Mario:	CNA	
Arch. Lorenzo Zacutti:	Confindustria	
Arch. Ugo Mozzachiodi	OO.SS.	assente
Sig. Francesco Ginocchio:	V.A.S, Verdi Ambiente e Società	
Prof. Luca Cerretti:	in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra	
Arch. Franco Lorenzani	consulente AP	assente
Dott.ssa Ingrid Roncarolo:	Autorità Portuale della Spezia	

L'ing. Pomo da inizio alla riunione richiamando l'ordine del giorno oggetto del tavolo Tecnico.

Riepiloga l'iter approvativo del P.R.P. e fornisce una panoramica dettagliata delle opere realizzate o in via di completamento e di quelle ancora in programma, di seguito riassunte.

Opere realizzate o in corso di completamento:

- edificio dogana (Agenzie Marittime, G.df. e Polizia di Frontiera) degli Stagnoni, che ha permesso l'eliminazione dalla viabilità urbana del traffico commerciale diretto al porto;

- realizzazione rampe di entrata/uscita autostradale in direzione Santo Stefano Magra, in località Pianazze, per permettere l'uscita dal porto degli autotreni con destinazione città;
- bonifica e successivo escavo dei fondali antistanti il Molo Ravano con approfondimento a quota meno 13 m;
- realizzazione della sistemazione idraulica dei canali Nuova e Vecchia Dorgia nel tratto demaniale marittimo terminale compreso tra calata Artom, molo Fornelli e banchina Canaletto;
- realizzazione, in collaborazione con gli Enti di controllo preposti, dei monitoraggi del comparto aria e acqua atti a verificare gli impatti delle attività portuali e delle nuove realizzazioni previste dal P.R.P.

In particolare, per quanto riguarda l'acqua, dal 2003 è attivo il Piano di Monitoraggio alle attività di bonifica e dragaggio progettato e realizzato in collaborazione con ISPRA, ISS, ARPAL, ASL5 Spezzino.

- Accordo di Collaborazione sottoscritto con ARPAL per l'utilizzo della centralina mobile acquistata da AP, per l'esecuzione di campagne di monitoraggio acustico e atmosferico secondo un piano di monitoraggio concordato con le Autorità locali (Provincia, Comune) con l'implementazione del sistema di controllo precedente, basato sull'esecuzione di campagne saltuarie;
- stipula contratto per la realizzazione del nuovo Molo Mariperman - CSSN con la conseguente liberalizzazione di molo Pagliari e approvazione del progetto di sistemazione dello stesso "molo Pagliari", per il quale ad oggi è stato ottenuto il parere positivo della Soprintendenza per i beni Archeologici sotto il profilo storico;
- spostamento delle Marine del Canaletto e di Fossamastra; 450 imbarcazioni sono state già trasferite presso i pontili del Porticciolo Mirabello e 720 circa verranno trasferite presso il Nuovo Molo Pagliari;
- (in fase di ultimazione) l'ampliamento del Molo Garibaldi dove potranno essere trasferite le attività presenti su calata Païta, destinata ad uso turistico nautico;
- (in fase di ultimazione) la realizzazione del nuovo ponte pedonale strallato che collega le abitazioni di Fossamastra con il Canaletto; l'opera si sviluppa in affiancamento al cavalcavia di San Bartolomeo e sarà destinata al transito ciclo-pedonale in proseguimento della pista ciclabile ("fascia di rispetto") già realizzata dall'Autorità portuale in fregio a V.le San Bartolomeo.

Opere in programma:

-realizzazione del ponte strallato di collegamento della banchina Tahon de Revel con il molo Mirabello in modo da permettere il collegamento pedonale della zona cittadina con le strutture del porticciolo ITN, prevista ultimazione marzo/aprile 2013;

- realizzare della bonifica e successivo escavo dei fondali del bacino di evoluzione (2° decreto di bonifica);

-realizzare della bonifica e successivo escavo dei fondali antistanti il molo Fornelli (3° decreto di bonifica);

-realizzare bonifica e successivo escavo dei fondali del Molo Garibaldi Ovest (4° decreto di bonifica) e del Molo Italia; per quest'ultimo visto l'alto inquinamento da Idrocarburi è stata finanziata dalla Regione Liguria la sperimentazione di un trattamento di disinquinamento in situ, tramite ossigenazione, progettato da UNIVE e già sperimentato con successo documentato presso la località "Arsenale " nel Porto di Venezia;

-realizzazione della gara per l'affidamento dei lavori di sistemazione idraulica dei canali Fossa Mastra e Montecatini nella zona demaniale marittima compresa tra il confine portuale e la banchina Ravano;

- realizzazione della gara per il primo tratto funzionale della banchina del Canaletto (radice molo Fornelli nella zona dove è stato realizzato lo spostamento dell' Industriale Canaletto) per consentire la sistemazione definitiva dello sfocio a mare dei canali Nuova e Vecchia Dorgia;

- realizzazione della gara in forma di appalto integrato per la realizzazione dell'impalcato necessario alla copertura del diffusore Enel in modo da permettere il collegamento del porto di levante al varco Stagnoni e la continuità del porto con la conseguente possibilità di realizzazione della fascia di rispetto nella zona di Fossamastra;

-per quanto riguarda le realizzazioni legate al nuovo Waterfront è previsto in sequenza:

a) spostamento dei Rimorchiatori sulla Malaspina, entro il primo trimestre del 2013;

b) trasferimento dei Battellieri del Golfo sul Molo Italia, entro il primo trimestre 2013;

c) trasferimento dei pescatori del Molo Italia alla Banchina Revel, entro il secondo trimestre 2013 dopo l'ultimazione del ponte strallato di collegamento al porto Mirabello;

-realizzazione del nuovo molo Crociere progettazione definitiva in fase di approvazione con procedimento di intesa Stato-Regione;

-completamento dello spostamento delle marine di Fossamastra e del Canaletto presso il Molo Pagliari per circa 720 imbarcazioni, in fase approvazione con procedimento di intesa Stato- Regione;

-realizzazione della rampa laterale alla galleria subalvea di collegamento della parte di levante del porto con il varco Stagnoni, in modo da completare la separazione del traffico portuale da quello urbano, tale intervento sarà possibile solo dopo lo spostamento delle pali di RFI;

-realizzazione della banchina del Canaletto finanziata direttamente dai terminalisti privati oltre all'allungamento del molo Fornelli come previsto nel PRP;

-la realizzazione della banchina del levante;

-realizzazione della fascia di rispetto progetto trasmesso al Comune della Spezia per L'intesa come previsto nel PRP;

-realizzazione della nuova stazione marittima con l'implementazione del numero di binari ferroviari, è previsto lo spostamento della stazione marittima attuale dalla zona Canaletto sulla calata Malaspina e l'incremento del numero dei binari che dovrà essere pari a 11 binari (per una lunghezza di circa 650m) necessari a garantire lo smaltimento su rotaia di almeno il 50% del traffico contenitori previsti in ingresso dal porto commerciale (tale nuovo sviluppo permetterà l'eliminazione del fascio Italia per le esigenze del Waterfront);

-realizzazione interno al terminal canaletto fossa mastra di una fascia di binari necessari per caricare/svuotare i vagoni ferroviari di lunghezza pari a 650 metri;

tutto come previsto nel PRP con un riempimento di 140 mila mq.

-rendere accessibili al pubblico i risultati dei monitoraggi, implementando il database Maciste già sviluppato dall'Università di Genova per i dati del Monitoraggio Marino (previsto da ISPRA, ARPAL, AUSL Spezzino) con la parte inerente ai monitoraggi acustici e atmosferici, in modo tale che qualsiasi utente possa accedervi direttamente dal sito internet di A.P.

-Infine sono indicati gli interventi previsti nell'area retro portuale di Santo Stefano Magra finalizzati ad incrementare il trasferimento del traffico su ferro e alla realizzazione delle attività doganali di Sanità Marittima etc.

Viene poi presentato il progetto della fascia di rispetto con particolare attenzione alle opere previste per la riqualificazione dei quartieri del Canaletto e di Fossamastra e per la ricollocazione delle marine e l'ing. Pomo ha presentato la nuova soluzione per la trasformazione del molo Pagliari per il trasferimento delle marine.

Al termine delle esposizioni i partecipanti hanno espresso i loro pareri in merito.

La Regione Liguria chiede:

- se la ricollocazione dei binari va a vantaggio della fascia di rispetto.

L'ing. Pomo spiega che l'ampiezza prevista per la fascia di rispetto, può essere tale solo dopo la ricollocazione dei binari ferroviari.

-La Provincia della Spezia chiede:

1)Una maggior chiarezza nell'iter approvativo seguito dal P.R.P. perché non risulta chiaro se le risposte alle 19 prescrizioni della VIA fornite da A.P. dovevano essere oggetto di una nuova specifica autorizzazione Regionale.

L'ing. Pomo spiega che A.P. terminata la pratica autorizzativa, ha inserito tali risposte in maniera puntuale nella Relazione Tecnica al PRP fornita alla Regione Liguria ed è stata autorizzata con specifico documento della Direzione Urbanistico, Paesaggistico e non necessita un ulteriore provvedimento autorizzativo.

L'Arch. Poggi della Regione Liguria chiarisce che analogo problema si è verificato per il porto di Genova, ma non c'è una prassi convalidata per risolvere tale problema.

2)Chiede la trasmissione della relazione tecnica elaborata da A. P per la regione Liguria dove sono indicate in maniera puntuale le prescrizioni e le risposte date da A.P. per avere un quadro di conoscenza completo e condiviso da tutto il tavolo.

I rappresentanti della Regione concordando con i rappresentanti di Provincia, Comuni e associazioni ambientaliste chiedono ad A.P. di estendere a tutte le rappresentanze del tavolo tecnico tale documento.

A.P. provvederà a trasmettere il documento come allegato del verbale condiviso.

-Il Comune della Spezia chiede:

1), che venga reinserita la parola “partecipazione” al secondo capoverso del punto c della precedente versione del protocollo tecnico operativo, in data 23.03.2012);

2) che venga approvato ufficialmente dal tavolo il nuovo protocollo operativo;

A.P. ritiene che l’approvazione ufficiale del protocollo operativo possa essere inserita nell’ordine del giorno della prossima riunione.

-Il Sig. Cerretti chiede:

- a. Che venga reinserito nel protocollo operativo la condivisione nel tavolo tecnico delle azioni attuate da A.P. (ex punto 1 c della precedente versione di tale documento), per evitare “l’auto referenziazione” dell’operato.
- b. Che venga approvato ufficialmente dalla commissione la nuova bozza di protocollo operativo.
- c. Che siano resi pubblici e trasparenti i dati raccolti nelle attività di monitoraggio ambientale condotte da A.P. e dagli Enti di controllo preposti;
- d. Che nell’ambito delle riunioni della commissione tecnica siano trattate in maniera puntuale le prescrizioni alla VIA e le specifiche azioni messe in campo da A.P.

- in riferimento al punto a), A.P. precisa che la commissione tecnica deve svolgere un lavoro istruttorio propedeutico alla discussione dell’Assemblea, che a sua volta dovrà, come riportato all’art.3 com.3 del Regolamento del Tavolo Permanente di Confronto sul P.R.P, predisporre documenti d’indirizzo e monitoraggio in relazione a:

- *le modalità di attuazione e lo stato di rispetto delle prescrizioni previste dal giudizio di VIA;*
- *lo stato di attuazione del P.R.P;*
- *la tipologia e le modalità di approvazione/attuazione della fascia di rispetto porto città anche alla luce degli aspetti precedenti;*

pertanto, la definizione di procedure di partecipazione da parte dei soggetti interessati e della popolazione, per gli interventi, svolti è prerogativa dell’Assemblea del tavolo permanente di confronto (politico).

-Il Sig. Ginocchio esprime perplessità in merito alle idee progettuali per lo spostamento delle marine e per la fascia di rispetto di Fossamastra; in particolare per quest’ultima, rappresenta l’dea di una più opportuna locazione della fascia di rispetto dal lato delle case così da rappresentare una barriera agli impatti della viabilità urbana oltre che delle attività portuali. Richiede, poi, la trasmissione della Relazione Tecnica inviata da A.P. alla Regione per comprendere meglio le azioni avviate da A.P. in seguito a ciascuna delle prescrizioni ricevute.

Concluse le osservazioni, il tavolo concorda che:

- Venga trasmessa a ciascuna rappresentanza tecnica della commissione, la Relazione elaborata da A.P. e trasmessa alla Regione Liguria, sul P.R.P, che mostra, in maniera puntuale, come A.P. abbia risposto alle 19 prescrizioni fatte al P.R.P. nell’ambito della VIA.

- Vengano disaminate puntualmente, nelle riunioni della commissione tecnica le azioni messe in campo da A.P. per ottemperare a ciascuna delle prescrizioni date nella VIA al P.R.P, per valutarne l'adeguatezza.
- Vengano resi accessibili al pubblico i dati dei monitoraggi ambientali eseguiti da A.P. in collaborazione con gli Enti di controllo.

La Riunione si chiude concordando la data del III incontro della commissione tecnica al 29.10.2012.

Commissione Tecnica di supporto al “Tavolo Permanente di Confronto” votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale III in data 05.11.2012

Come programmato nella precedente riunione, si sono riuniti in data 05.11.2012 presso questa Autorità Portuale i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell’Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all’uopo così rappresentata:

Ing. Franco Pomo:	Autorità Portuale - Presidente	
Dott.ssa Ingrid Roncarolo:	Autorità Portuale della Spezia	
Arch. Giovanni Battista Poggi:	Regione Liguria	
Arch. Luisa Pagone:	Regione Liguria	
Dott.ssa Carla Roncallo	Regione Liguria	
Dott.ssa Nori Emili:	Provincia della Spezia	Assente
Ing. Claudio Canneti:	Comune della Spezia	
Arch. Ines Lorenzani:	Comune di Lerici	
Arch. Massimiliano Martina:	Comune di Porto Venere	
Arch. Manfroni Mario:	CNA	Assente
Arch. Lorenzo Zacutti:	Confindustria	
Arch. Ugo Mozzachiodi	CISL	
Dott. Francesco Ginocchio:	V.A.S, Verdi Ambiente e Società	
Prof. Luca Cerretti:	in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra	
Arch. Franco Lorenzani	consulente AP	Assente
Prof. Paolo Povero	DISTAV-UNIGE	
Dott.ssa Sara Costa	DISTAV-UNIGE.	

L’ing. Pomo inizia la riunione concordando la variazione nell’ordine del giorno della Commissione Tecnica come segue:

- 1) presentazione di DIPTERIS dell’università di Genova del portale “*Maciste*”;
- 2) firma verbale riunione precedente;

- 3) firma del "Protocollo Tecnico Operativo";
- 4) disamina azioni AP in merito al PRP;

anticipando al primo punto la presentazione del prof. Povero del DISTAV-UNIGE del portale Web-GIS "Maciste" che permetterà l'accesso pubblico ai dati di monitoraggio ambientale contenuti nel database integrato.

Il professor Povero inizia la presentazione (riportata in allegato) del sistema già operativo per la raccolta dati dei monitoraggi marini predisposti da A.P. in relazione alle attività di bonifica/dragaggio. Spiega che l'utilizzo di Maciste è stato introdotto direttamente dall'ISPRA in sostituzione di un database in precedenza adottato, funzionale ma scarsamente fruibile da parte di un pubblico non esperto e con funzionalità ridotte rispetto a quello integrato nel portale Web-GIS (che, ad esempio, permette di contenere tutta la cartografia tematica regionale dei fondali marini dello spezzino). Spiega che attualmente "Maciste" risulta accessibile al pubblico nella parte cartografica e documentale, mentre per la parte dei dati di monitoraggio raccolti, è accessibile solo alle autorità di controllo (ISPRA-ARPAL-A.P.-ASL-ISS). Il Professore continua spiegando, poi, alcuni esempi delle attuali modalità di visualizzazione dati e delle possibili implementazioni finalizzate a migliorarne ulteriormente la fruibilità pubblica. Chiarisce che l'attuale sistema può essere esteso anche ai dati di monitoraggio acustico ed atmosferico nelle aree portuali oggetto dell'accordo di collaborazione tra ARPAL ed A.P, riportando alcuni esempi di visualizzazioni ottenibili. Espone, infine, che tale sistema permette la visualizzazione pubblica immediata dei dati inseriti da ARPAL, rendendo completamente trasparente le attività di monitoraggio ambientale predisposte da A.P. in collaborazione con le Autorità di controllo.

Il dott. Ginocchio valutando positivamente lo sviluppo del sistema, rileva come possibile implementazione l'introduzione dei dati di cartografia tematica relativi ai fondali del comune di Lerici che possono comunque risentire degli sviluppi della limitrofa area portuale.

Il prof. Cerretti, valuta positivamente il sistema che renderebbe pubblici i dati di monitoraggio ambientale di A.P. sottolineando come ad oggi siano faticosamente reperibili e con tempistiche inammissibili. Chiede, poi, al prof. Povero se il sistema garantisce la veridicità del dato riportato.

Il prof. Povero conferma che il dato è unico e direttamente inserito e validato da ARPAL. Lascia poi l'indirizzo internet del portale per permettere ai partecipanti la consultazione della parte di documentazione già resa pubblica da A.P.

Il prof. Povero e la dott.ssa Costa, al termine della presentazione di competenza (ore 16.15) lasciano la riunione.

L'ing. Pomo spiega ai partecipanti che se i membri della presente commissione tecnica concordano, A.P. affiderà al DISTAV-UNIGE, l'implementazione di "Maciste" con l'ampliamento del database necessario per contenere e rendere pubblici i risultati dei monitoraggi acustici ed atmosferici condotti nell'ambito dell'accordo di Collaborazione A.P.- ARPAL.

I membri della commissione approvano l'implementazione di "MACISTE" proposta da A.P. con l'estensione del Sistema anche ai risultati dei monitoraggi atmosferici ed acustici predisposti da A.P.

La commissione passa poi all'analisi del secondo punto all'ordine del giorno e l'ing. Pomo propone ai partecipanti la firma del verbale della riunione precedente.

L'ing. Canneti osserva che non sono state apportate le modifiche richieste a pg.5 nella parte di propria competenza e prima di condividere il verbale ne propone la modifica come segue:

"Il rappresentante del Comune della Spezia chiede:

1) (facendo seguito all'istanza espressa al tavolo anche dalle associazioni ambientaliste) che sia reinserito al punto c del protocollo tecnico la seguente previsione: " La valutazione delle azioni da attuare connesse agli interventi di mitigazione indicati nelle integrazioni fornite dall'A.P. alla Regione Liguria in sede di approvazione del P.R.P."

2) che venga reinserita la parola "partecipazione" al secondo capoverso del punto c della precedente versione del protocollo tecnico operativo, in data 23.03.2012);

3) che venga approvato ufficialmente dal tavolo il nuovo protocollo operativo;

A.P. ritiene che l'approvazione ufficiale del protocollo operativo possa essere inserita nell'ordine del giorno della prossima riunione.

I partecipanti approvano la richiesta e l'ing. Pomo propone la firma del verbale così integrato nell'ambito della prossima riunione.

La commissione passa, poi, all'analisi del terzo punto all'ordine del giorno, ossia alla firma del Precedente Protocollo Tecnico Operativo.

Il prof. Ceretti e il dott. Ginocchio precisano che non condividono il documento definitivo e per tanto non possono procedere alla firma perché non contiene le integrazioni richieste nell'ambito della precedente riunione, ossia che sia reinserito nel protocollo operativo la condivisione nel tavolo tecnico delle azioni attuate da A.P. (ex punto 1 c della precedente versione di tale documento), per evitare "l'auto referenziazione" dell'operato.

L'ing. Pomo spiega che le eventuali strategie di condivisione non sono oggetto dell'operato della commissione tecnica ma del tavolo permanente di confronto politico.

L'ing. Canneti precisa che necessita comunque una revisione del documento proposto che mostri la partecipazione pubblica, già richiesta anche dallo stesso nell'ambito della precedente riunione della commissione. Propone, quindi, ai partecipanti la modifica dell'ultima parte del protocollo tecnico operativo come segue:

"e quindi si conviene sulla necessità di:

A) individuare una struttura, dedicata alla gestione della banca dati e della campagna di rilevamento indicati nei punti 1), 2) e 3) e delle procedure e attività connesse alla bonifica/dragaggio dell'area a mare di cui al punto 5), che garantisca la massima conoscenza dei dati alla cittadinanza;

B) definire le previsioni temporali per:

- 1) la definizione del piano di risanamento acustico dell'infrastruttura portuale, come previsto dal D.M. 29 novembre 2000 e il relativo piano di attuazione;
- 2) l'acquisizione del programma operativo di attuazione del P.R.P. predisposto dall'Autorità Portuale;
- 3) la definizione della fascia di rispetto portuale inserita nella prima fase di attuazione del P.R.P.

C) indicare al Tavolo Permanente di Confronto l'opportunità di:

-individuare azioni attuate e o da attuare connesse agli interventi di mitigazione indicate nelle integrazioni fornite dall'Autorità Portuale alla Regione in sede di approvazione del P.R.P.;

- individuare aree per la mitilicoltura in modo da evitare che le destinazioni d'uso diportistiche confliggano o si sovrappongano alle stesse;

- attivare procedure d'informazione/partecipazione da parte dei soggetti interessati e della popolazione, per ogni singolo intervento e ambito”.

I membri della commissione tecnica condividono la modifica proposta.

L'ing. Pomo chiude la riunione condividendo con i partecipanti l'ordine del giorno del prossimo incontro previsto entro la prima decade di dicembre, che prevedrà:

1. La firma del verbale della riunione della Commissione Tecnica in data 09.10.2012;
2. La firma del verbale della riunione della Commissione Tecnica in data 05.11.2012;
3. La firma del Protocollo Tecnico Operativo condiviso;
4. La disamina puntuale delle azioni messe in campo da Autorità Portuale per ottemperare a ciascuna delle prescrizioni date nella V.I.A. al P.R.P.

Commissione Tecnica di supporto al “Tavolo Permanente di Confronto” votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale IV in data 04.03.2013

Come programmato nella precedente riunione, si sono riuniti in data 4 presso questa Autorità Portuale i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell’Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all’uopo così rappresentata:

Ing. Franco Pomo: Autorità Portuale - Presidente
Dott.ssa Nicoletta Fiorini: Autorità Portuale della Spezia
Arch. Luisa Pagone: Regione Liguria
Dott.ssa Nori Emili: Provincia della Spezia
Ing. Claudio Canneti: Comune della Spezia
Arch. Ines Lorenzani: Comune di Lerici
Arch. Massimiliano Martina: Comune di Porto Venere
Arch. Manfroni Mario: CNA
Arch. Lorenzo Zacutti: Confindustria **assente**
Arch. Ugo Mozzachiodi CISL
Dott. Francesco Ginocchio: V.A.S, Verdi Ambiente e Società
Prof. Luca Cerretti: in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra

Il Presidente della Commissione, Ing Pomo, apre la seduta comunicando che sul Portale “Maciste” tutti i dati in possesso dell’Autorità portuale sono accessibili e si propone di inviare il link via email a tutti i membri della Commissione.

La commissione approva i verbali delle riunioni precedenti, ma si concorda per un ulteriore modifica al *Protocollo della Commissione Tecnica* come segue:

e quindi si conviene sulla necessità di:

A) indicare una struttura, dedicata alla gestione della banca dati e della campagna di rilevamento indicati nei punti 1), 2) e 3) e delle procedure e attività connesse alla bonifica/dragaggio dell'area a mare di cui al punto 5), che garantisca la massima conoscenza dei dati alla cittadinanza;

B) proporre previsione temporali per:

1) la definizione del piano di risanamento acustico dell'infrastruttura portuale, come previsto dal D.M. 29 novembre 2000 e il relativo piano di attuazione;

2) l'acquisizione del programma operativo di attuazione del P.R.P. predisposto dall'Autorità Portuale;

3) la definizione della fascia di rispetto portuale inserita nella prima fase di attuazione del P.R.P.

C) sottoporre all'attenzione del Tavolo Permanente di Confronto:

- le azioni attuate e/o da attuare connesse agli interventi di mitigazione indicate nelle integrazioni fornite dall'Autorità Portuale alla Regione in sede di approvazione del P.R.P.;

- le aree per la mitilicoltura in modo da evitare che le destinazioni d'uso diportistiche confliggano o si sovrappongano alle stesse;

- le procedure di informazione/partecipazione da attivare da parte dei soggetti interessati e della popolazione, per ogni singolo intervento e ambito;

L'ing. Pomo chiude la riunione condividendo con i partecipanti l'ordine del giorno del prossimo incontro previsto ad aprile, che prevedrà:

1. Approvazione del verbale della riunione della Commissione Tecnica in data 04.03.2013 e di conseguenza l'approvazione e la condivisione firma del Protocollo Tecnico Operativo condiviso;
2. La disamina puntuale delle azioni messe in campo da Autorità Portuale per ottemperare a ciascuna delle prescrizioni date nella V.I.A. al P.R.P.

Commissione Tecnica di supporto al “Tavolo Permanente di Confronto” votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale V in data 15.04.2013

si sono riuniti in data 15 aprile 2013 presso questa Autorità Portuale i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell’Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all’uopo così rappresentata:

Ing. Franco Pomo: Autorità Portuale della Spezia – Presidente
Ing. Davide Vetralla Autorità Portuale della Spezia
Dott.ssa Nicoletta Fiorini: Autorità Portuale della Spezia
Arch. Luisa Pagone: Regione Liguria **assente**
Dott.ssa Nori Emili: Provincia della Spezia
Ing. Claudio Canneti: Comune della Spezia
Arch. Ines Lorenzani: Comune di Lerici
Arch. Massimiliano Martina: Comune di Porto Venere **assente**
Arch. Manfroni Mario: CNA
Arch. Lorenzo Zacutti: Confindustria **assente**
Arch. Ugo Mozzachiodi CISL
Dott. Francesco Ginocchio: V.A.S, Verdi Ambiente e Società
Prof. Luca Cerretti: in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra

La Commissione in primo luogo approva il verbale della riunione precedente (verbale IV in data 4 marzo 2013) e di conseguenza approva e sottoscrive il Protocollo Commissione Tecnica.

In secondo luogo la Commissione delibera di prendere in esame i singoli progetti di realizzazione delle opere previste del PRP al fine di elaborare suggerimenti e osservazioni per garantire la migliore rispondenza di tali progetti alle eventuali prescrizioni della Regione Liguria, del Ministero dell’Ambiente e del Ministero delle Infrastrutture.

A tal fine si concorda l’acquisizione della pianificazione delle opere da realizzare.

L’ing. Pomo chiude la riunione condividendo con i partecipanti l’ordine del giorno del prossimo incontro previsto i primi di maggio, che prevedrà:

1. La firma del verbale della riunione della Commissione Tecnica in data 15.04.2013;
2. Analisi della pianificazione delle opere da realizzare;
3. verifica con ARPAL della attuale situazione ambientale del porto e delle zone adiacenti;



Autorità Portuale della Spezia

Commissione Tecnica di supporto al “Tavolo Permanente di Confronto” votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale VI in data 23.07.2013

si sono riuniti in data 23 luglio 2013 presso questa Autorità Portuale i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell’Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all’uopo così rappresentata:

Ing. Franco Pomo: Autorità Portuale della Spezia – Presidente

Ing. Davide Vetrala Autorità Portuale della Spezia

Dott.ssa Nicoletta Fiorini: Autorità Portuale della Spezia

Arch. Luisa Pagone: Regione Liguria

Dott.ssa Nori Emili: Provincia della Spezia

Avv. Laura Niggi: Comune della Spezia

Arch. Ines Lorenzani: Comune di Lerici **assente**

Arch. Massimiliano Martina: Comune di Porto Venere **assente**

Arch. Manfroni Mario: CNA

Arch. Lorenzo Zacutti: Confindustria

Arch. Ugo Mozzachiodi CISL

Dott. Francesco Ginocchio: V.A.S, Verdi Ambiente e Società

Prof. Luca Cerretti: in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra

Ed inoltre

Dott. Fabrizia Colonna Direttrice ARPAL

Ing. Giancarlo Leveratto Responsabile Servizi Ambiente ARPAL

Si fa seguito al primo punto dell’ordine del giorno: “*esposizione di ARPAL dei risultati delle analisi ambientali effettuate sia a mare che a terra e non ancora pubblicate*”.



Autorità Portuale della Toscana

La dottoressa Colonna apre la relazione descrivendo le principali attività dell'Arpal di monitoraggio dell'ambiente marino e monitoraggio acustico e atmosferico.

In merito alla prima attività, osserva che Arpal svolge, al fine di assicurare e di controllare i livelli di inquinamento marino durante le attività di dragaggio, attività di monitoraggio e di caratterizzazione dei sedimenti oltre che attività di verifica del raggiungimento del livello di bonifica mediante analisi di fondo scavo.

Il monitoraggio, valutando le oscillazioni dei parametri fisico-chimici, biologici, microbiologici e ecotossicologici dell'ambiente marino del golfo può confermare la complessiva compatibilità ambientale degli interventi o segnalare l'eventuale necessità di predisporre misure di mitigazione e/o l'interruzione delle attività.

Il piano di monitoraggio prevede una fase pre-operam, volta a determinare la condizione di riferimento ossia di "bianco" (svolta dal 2003 al 2007), il controllo continuativo nella fase operativa e una fase post-operam per l'accertamento del raggiungimento di un nuovo equilibrio o il ripristino delle condizioni iniziali.

Tale approccio prevede l'utilizzo di:

- sonde multiparametriche, in modalità fissa, posizionate presso gli impianti di itticoltura e mitilicoltura interni alla rada, e mobile con rilievi lungo transetti predisposti ad hoc;
- analisi chimico-fisiche e saggi ecotossicologici su campioni d'acqua;
- analisi microbiologiche e bioaccumulo su mitili e pesci;
- biomarkers sul tessuto dei pesci;
- indagini ROV sulle biocenosi sensibili presso l'isola Palmaria, il Tino e il Tinetto

la dottoressa Colonna evidenzia che il sito interessato da tali interventi, sito di Pitelli, prima qualificato come sito di interesse nazionale è attualmente stato qualificato come sito di interesse Regionale, qualifica che comporterà una maggiore snellezza delle procedure in Conferenza di Servizi, pur continuando a garantire l'assoluto controllo sull'ambiente marino e sulle attività di bonifica/dragaggio nel Golfo.

In merito alla seconda attività, la dottoressa Colonna premette che per monitorare l'impatto atmosferico e acustico prodotto dalle attività portuali e dal traffico correlato in ambito portuale e nella fascia urbana adiacente, Autorità Portuale ha sottoscritto nel 2011 un Accordo di Collaborazione con ARPAL che prevede l'utilizzo di un mezzo mobile di rilevamento, appositamente acquistato da Autorità Portuale e dato in comodato a Arpal.

L'accordo stabilisce la realizzazione tramite il mezzo mobile A.P, di un programma di monitoraggio, concordato annualmente tra Enti e/o Amministrazioni competenti (ARPAL, Provincia, Comune e A.P).



Autorità Portuale della Spezia

Il contratto di comodato d'uso della “centralina mobile” prevede un numero minimo di 4 campagne annuali di monitoraggio atmosferico e una di monitoraggio acustico, implementabili in relazione a quanto previsto dalla VIA al P.R.P. o in relazione ad eventuali criticità locali.

(E' possibile scaricare l'accordo di collaborazione, il testo del comodato d'uso e le relazioni ARPAL delle attività di monitoraggio svolte con le caratteristiche tecniche della strumentazione utilizzata al seguente link: <http://apsp.macisteweb.com/documentazione-1> NDR.).

Arpal inoltre è dotata di centraline fisse dislocate in diversi punti della città per il campionamento aria e rumore.

La dottoressa Colonna introduce quindi l'ing. Leveratto, responsabile del monitoraggio atmosferico e acustico.

L'ing. Leveratto apre il proprio intervento specificando che per l'attività di cui sopra Arpal è dotata di 13 centraline fisse e 2 mezzi mobili, di cui in particolare il mezzo mobile acquistato da Autorità Portuale, in conformità alle richieste ARPAL, è attrezzato con:

- nr. 1 Analizzatore di Monossido di Carbonio
- nr. 1 Analizzatore di Ozono
- nr. 1 Analizzatore di Ossidi di Azoto
- nr. 1 Analizzatore automatico in continuo di polveri PM10
- nr. 1 Stazione Meteo
- nr. 1 Fonometro.

In adempimento della convenzione stipulata con Autorità Portuale vengono effettuate annualmente, nella area portuale e para portuale, 4 campagne di verifica della qualità della aria e una campagna per il controllo del inquinamento acustico.

L'ing. Leveratto distribuisce un documento di “*sintesi campagne QdA nell'ambito delle convenzioni AP Spezia – ARPAL*” e “*sintesi campagne di inquinamento acustico nell'ambito delle convenzioni AP Spezia – ARPAL*” (allegato) esplicitivo dei risultati ottenuti nel periodo 05/2011 – 05/2013. Nello schema sono evidenziati in rosso i superamenti rilevati, che tuttavia non risultano preoccupanti innanzi tutto in quanto rilevati in un arco di tempo limitato ed in secondo luogo perché sforamenti di esiguo valore.

L'ing. Leveratto osserva che il valore più preoccupante è quello relativo all'ossido di azoto che deriva dalla combustione dei motori e che costituisce un problema generale di tutte le aree urbane, i dati raccolti dai rilevatori posizionati nelle aree urbane e quelli raccolti dal mezzo mobile posizionato nella zona periportuale sono infatti analoghi e non evidenziano differenze rilevanti.



Autorità Portuale della Spezia

Per quanto riguarda la zona periportuale è d'uopo sottolineare che è difficile distinguere con esattezza la provenienza della diffusione degli inquinanti, ovvero è complesso distinguere le concause che determinano l'inquinamento, ma tale distinzione, infine, potrebbe risultare oziosa in quanto il dato importante rimane la qualità dell'aria che si respira e non la provenienza degli inquinanti.

In merito all'inquinamento acustico, l'ing. Leveratto osserva che nello stesso periodo di osservazione 05/2011 – 05/2013, sono evidenziati alcuni superamenti nell'area terminal LSCT.

I siti di posizionamento dei rilevatori sono stabiliti all'inizio di ogni anno da ARPAL in accordo con AP e Comune. Tuttavia i dati rilevati fino ad oggi sono dati "*ante operam*" cioè prima degli interventi strutturali che interesseranno il Porto, questi dati andranno confrontati con quelli che verranno rilevati durante i lavori e, successivamente, all'ultimazione degli stessi.

La dottoressa Colonna, riprende la parola per osservare che oltre le campagne annuali stabilite dagli accordi menzionati, ARPAL, qualora emergano criticità o segnalazioni, si occupa di campagne specifiche, in particolare nell'anno passato è stata effettuata una oculata campagna di rilevamento delle polveri totali (polveri nere) nelle aree adiacenti alla zona ENEL. A tal fine sono stati posizionati 6 campionatori in punti strategici (scarico Enel 2 campionatori intercalibrati, oltre che altri campionatori sopra la centralina e al diffusore Enel). La campagna è durata solo tre mesi, ma i campioni ottenuti sono validi per le verifiche, in quanto, nei tre mesi di verifica si è riusciti a campionare l'80% dell'attività di scarico del carbone esercitata da Enel, ed inoltre non si sono quasi mai verificate precipitazioni che avrebbero potuto falsare i risultati.

Dato che la valutazione degli andamenti delle polveri, ottenuta comparando i periodi d'inattività con quelli di scarico, ha sottolineato un picco in questi ultimi periodi, la ricerca è stata approfondita con studio dei venti preponderanti e posizionando le stazioni in modo da esporre i rilevatori secondo l'angolo di prevalenza del vento.

Il risultato ottenuto non evidenzia rilevanti differenze tra i periodi di scarico del carbone e i periodi d'inattività. In sintesi si può affermare che il tasso di polverosità dovuto a concause (tra cui lo scarico del carbone da parte di Enel non costituisce fattore prevalente) non è preoccupante.

Il prof. Cerreti osserva che potrebbe essere utile una maggiore comunicazione/diffusione/informazione delle campagne effettuate in relazione anche alle posizioni delle centraline di monitoraggio.

La dott. Colonna, auspicando anch'essa una maggiore comunicazione delle attività in essere (e osservando, per altro, che la presente Commissione già costituisce un'occasione di diffusione delle notizie) sottolinea che spesso vengono fatte osservazioni improprie, per esempio, lamenta come non abbia senso criticare che alcune centraline siano poste troppo a ridosso di un ostacolo (muro, barriera etc.) in quanto i PM10 si diffondono nell'aria come gas e di conseguenza l'eventuale ostacolo non influisce sulla validità dei dati raccolti.



Autorità Portuale della Spezia

Spiega inoltre, sempre in merito al posizionamento delle centraline, che molte sono le condizioni da soddisfare al fine di raccogliere risultati validi senza che vengano sollevate eccezioni dalla cittadinanza (che in genere mal tollera l'ingombro che costituiscono). Infatti, a titolo meramente indicativo, e oltre ovviamente il rispetto delle direttive UE, è necessario che le centraline siano raggiunte dall'elettricità, che non intralcino il traffico, che non occupino parcheggi.

Il prof. Cerreti osserva che potrebbe essere interessante conoscere il programma degli interventi anticipatamente.

La dott. Colonna, riscontrando l'osservazione, fa presente che i progetti attuativi dei monitoraggi (per esempio dei monitoraggi marini) operano "a polmone" ovvero si intensificano a seconda dell'intensificarsi delle attività che vengono svolte, e per i dragaggi non è sempre possibile stabilire un programma fisso perché molte sono le variabili che riguardano l'andamento dei lavori.

In ogni caso gli schemi attuativi e i risultati delle campagne sono tutti pubblici e scaricabili dal link "maciste" (noto a tutti i componenti della Commissione NDR).

Il prof. Cerreti osserva che non è noto lo stato delle bonifiche e chiede quali siano le azioni adottate nel caso di superamenti dei valori.

L'ing. Leveratto, riscontrando la domanda osserva che nel caso di invenimento di valori "anomali", vengono confrontati i risultati con altre stazioni per individuare la possibile causa di superamento, e qualora (valutato un periodo di tempo congruo e in condizioni normali) si rilevi un valore molto diverso nel punto di criticità, allora in quel punto si ricercherà la causa preminente.

In ogni caso osserva, l'ingegnere, che nella nostra area urbana le condizioni e la qualità dell'aria sono buone, meno buoni sono i dati relativi all'inquinamento acustico.

L'ing. Vetralla prende la parola per osservare, in merito alla situazione delle polveri, che anche i terminal hanno approntato sistemi di prevenzione della diffusione delle polveri, in particolare LSCT adotta un prodotto spray "Biofix" costituito da una miscela organica in grado di ridurre il sollevamento delle polveri dalla superficie (in questo caso, dei piazzali), che viene applicato nelle aree di scarico mediante nebulizzazione circa 2 volte alla settimana (in caso di assenza di precipitazioni). Peraltro, in virtù dei risultati soddisfacenti raggiunti con il Biofix all'interno delle aree portuali, l'Autorità portuale ha avviato, nell'ambito del progetto europeo denominato MESP, una sperimentazione del Biofix anche su tratti di viabilità portuale densamente trafficati. Ciò al fine di valutare, anche con la collaborazione di Arpal, la capacità di detto prodotto nella riduzione della diffusione del PM10 verso le aree retro portuali. Il progetto inizierà entro fine estate con una fase di rilevazione del PM10 lungo la strada intraportuale che collega il terminal Ravano al molo Fornelli; quindi, nello stesso periodo del 2014 (circa due mesi tra agosto e settembre), si procederà ad analoghe rilevazioni durante l'impiego di Biofix, per poi raffrontare i valori rilevati.



Autorità Portuale della Spezia

In ogni caso osserva che la maggiore polverosità in porto era causata dalla movimentazione delle merci alla rinfusa, attualmente quasi abbandonate.

Il prof. Cerreti chiede una relazione esplicativa dei risultati ottenuti dal terminal a seguito dell'uso del Biofix.

L'ing. Vetrata assicura che provvederà a distribuire quanto disponibile presso il terminal già nel prossimo incontro.

L'ing. Pomo osserva che la problematica della rumorosità è stata affrontata affidando l'incarico a professionisti del settore che stanno studiando soluzioni per le zone più critiche (in corrispondenza con via san Cipriano - via Giulio della Torre e le rampe di salita della galleria Subalvea); l'ipotesi più probabile riguarda l'installazione di barriere fonoassorbenti calibrate.

Per la rumorosità causata dalle crociere una soluzione possibile potrebbe essere il cd "noise masking" ovvero una variazione del paesaggio sonoro al fine di mascherare, secondo criteri psicoacustici, i disturbi provenienti dall'ambiente esterno mediante l'emissione di un campo di onde sonore che tende ad annullare il rumore. Le problematiche relative all'applicazione di tale tecnologia derivano innanzi tutto dal fatto che le fonti del rumore (navi) non sono fisse e in secondo luogo, dalle diverse armoniche che creano l'onda acustica.

Un'altra soluzione potrebbe essere l'installazione di barriere isolanti montate attorno alle ciminiere delle navi (esula ovviamente dalla competenza di AP).

Il prof. Cerreti chiede un chiarimento relativo al risultato delle campagne acustiche condotte presso il parcheggio limitrofo alla marina del Canaletto riportato nelle schemi distribuiti dall'ing. Leveratto, il quale spiega che il "potenziale superamento" è indicato tuzioristicamente, in quanto ci sono delle componenti tonali che falsano la misurazione. Sarà quindi necessario fare un'analisi approfondita circa la provenienza di tali componenti (non appena il fonometro sarà riparato) i cui risultati saranno pronti presumibilmente entro i mesi settembre/ottobre.

In conclusione per quanto riguarda i monitoraggi atmosferici e acustici, si può affermare che la qualità dell'aria non desta preoccupazioni, per il rumore invece si stanno studiando soluzioni.

In merito alla qualità dell'ambiente marino si osserva, conclusivamente, che il monitoraggio del dragaggio, grazie alle modalità di scavo e al sistema di panne fissate al fondale oltre che a tutte le altre soluzioni di progetto finalizzate alla diminuzione della torbidità, ha dato ottimi risultati sulla qualità e la torbidità dell'acqua. Non sono stati rilevati cambiamenti a seguito del dragaggio nella qualità dei mitili o della fauna marina.

La dott. Colonna infatti conferma che complessivamente nel nostro golfo il livello di inquinamento è abbastanza contenuto fatto salvo per alcune zone (Pertusola/Pitelli) nelle quali è rinvenibile una



Autorità Portuale della Spezia

maggior presenza di ossidi di piombo, tuttavia anche in questo caso i metalli risultano essere fortemente legati e quindi poco inclini alla cessione del piombo.

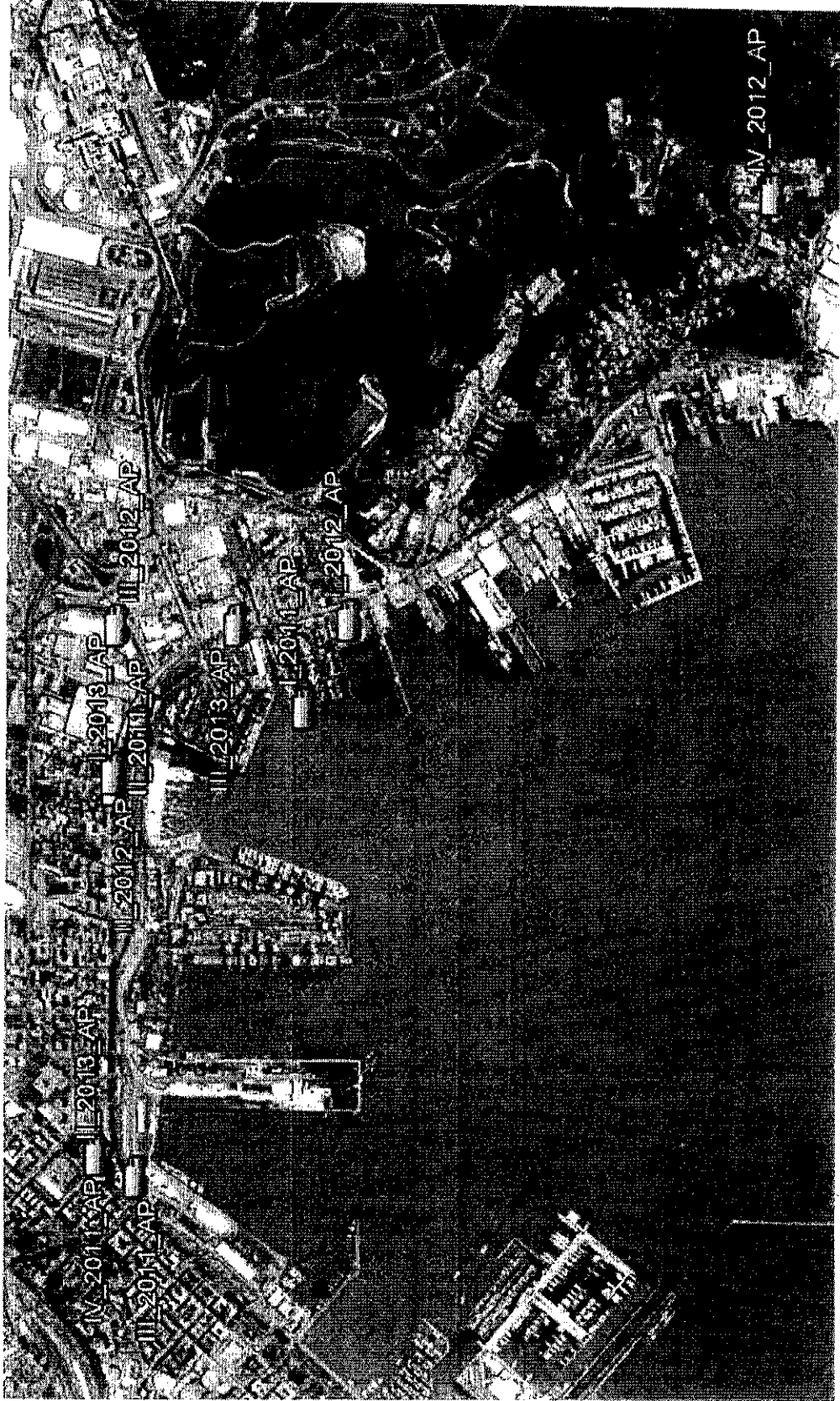
Finita l'esposizione e concluso il dibattito la Commissione di aggiorna.

Sintesi campagne QdA condotte nell'ambito delle convenzioni AP Spezia – ARPAL
(periodo 05/2011 – 05/2013)

dove	periodo	NO ₂ Valor medio (µg/m ³)	CO Valor medio (mg/m ³)	PM		pioggia (mm)	gg di pioggia/ gg di rilevamento
				Valor medio (µg/m ³)	Superi limite 24h		
Terminal del Golfo	19/05/2011 ÷ 26/5/2011	45 (46%)	1,4 (43%)	21 (13%)	0	37,0	4/39
Radice Molo Ravano	21/7/2011 ÷ 30/8/2011	44 (33%)	0,2 (98%)	26 (100%)	0	5,8	2/41
Calata Païta	01/09/2011 ÷ 03/10/2011	29 (100%)	0,4 (97%)	27 (100%)	0	36,8	2/33
Piazza G.B. Païta – v.le S. Bartolomeo	05/10/2011 ÷ 02/11/2011	46 (92%)	0,6 (91%)	20 (97%)	0	80,4	6/28
Banchina ENEL TERMINAL – v.le S. Bartolomeo	15/3/2012 ÷ 01 /07/2012	32 (97%)	0,5 (95%)	-	-	-	-
Parcheggio limitrofo Marina del Canaletto – viale S. Bartolomeo	01/08/2012 ÷ 09 /09/2012	34 (99%)	0,2 (98%)	27 (100%)	0	31,6	3/40
Via della Concia – civico 46	11/09/2012 ÷ 10/10/2012	31 (100%)	0,3 (95%)	30 (97%)	0	27,8	5/30
Salita Ruffino – civico 11	15/11/2012 ÷ 12/12/2012	13 (98%)	0,2 (94%)	9 (100%)	0	87,3	11/28
Parcheggio limitrofo Marina del Canaletto – viale S. Bartolomeo	08/01/2013 ÷ 07/02/2013	44 (99%)	0,6 (94%)	24 (100%)	1	190,9	11/31
Piazzale G.B Païta – viale S. Bartolomeo	01/03/2013 ÷ 04/04/2013	51 (98%)	0,5 (95%)	23 (74%)	0	443,6	19/35
viale S. Bartolomeo civico nr 665	06/04/2013 ÷ 09/05/2013	36 (89%)	0,6 (89%)	29 (82%)	1	96,5	6/34

Tra parentesi la % di dati validi

Inquinante	Valore Limite Orario	Valore Limite 24 ore	Valore limite/obiettivo media annuale	Soglia Allarme
NO2	200 µg/m3 max 18 volte/anno		40 µg/m3	400 µg/m3 misurati su 3 ore consecutive
CO		10 mg/m3 media 8 ore		
O3	180 µg/m3 (soglia informazione)	120 µg/m3 (media trascinata 8 < 25 volte/anno)		240 µg/m3 per 3 ore consecutive
SO2	350 µg/m3 max 24 volte/anno	125 µg/m3 max 3 volte/anno		500µg/m3 3 ore consecutive
PM 10		50µg/m3 max 35 volte/anno	40 µg/m3	



Sintesi campagne di inquinamento acustico condotte nell'ambito delle convenzioni AP Spezia – ARPAL
(periodo 05/2011 – 05/2013)

dove	periodo	risultati
Area Terminal LSCT	11/11/2011 ÷ 28/11/2011	Superamento dei limiti
Parcheggio limitrofo Marina del Canaletto – viale S. Bartolomeo	16/7/2012 ÷ 29/07/2012	Potenziale superamento dei limiti. Devono essere indagate ulteriormente le componenti tonali
Salita Ruffino – civico n. 11	31/12/2012 ÷ 07/01/2013	In corso di valutazione



Autorità Portuale della Spezia

Commissione Tecnica di supporto al “Tavolo Permanente di Confronto” votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale VII in data 16.10.2013

sono riuniti in data 16 ottobre 2013 presso questa Autorità Portuale i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell’Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all’uopo così rappresentata:

Ing. Franco Pomo:	Autorità Portuale della Spezia – Presidente
Ing. Davide Vetrala	Autorità Portuale della Spezia
Dott.ssa Nicoletta Fiorini:	Autorità Portuale della Spezia
Arch. Luisa Pagone:	Regione Liguria
Ing. Nello Proietti	(giusta delega depositata agli atti) Provincia della Spezia
Avv. Laura Niggi:	Comune della Spezia
Arch. Ines Lorenzani:	Comune di Lerici
Arch. Massimiliano Martina:	Comune di Porto Venere assente
Arch. Manfroni Mario:	CNA
Arch. Lorenzo Zacutti:	Confindustria
Arch. Ugo Mozzachiodi	CISL
Dott. Francesco Ginocchio:	V.A.S, Verdi Ambiente e Società
Prof. Luca Cerretti:	in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra

Si fa seguito al primo punto dell’ordine del giorno e si approva il verbale della riunione in data 23 luglio 2013.

In merito al secondo punto all’ordine del giorno “*disamina soluzioni adottate nella progettazione del PRP a seguito delle prescrizioni della Giunta regionale*” l’ing. Pomo osserva quanto segue:



Autorità Portuale della Spezia

la delibera della Giunta regionale, nell'approvare il PRP, richiama tutte le prescrizioni indicate nel contesto del procedimento di VIA nazionale e nel parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.

Tuttavia, di recente, la Regione Liguria ha richiesto al Ministero dell'Ambiente l'applicabilità della VIA regionale al progetto del Molo Crociere, il Ministero ha ritenuto che la verifica delle tecnologie migliorative di esecuzione delle opere sia di competenza propria e non della Regione, ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94.

A parere dell'Autorità Portuale però essendo il PRP un piano di "opere", ovvero un piano che già prevede un progetto preliminare di massima, ed essendo già stato assoggettato a VIA, la ripetizione di tale procedura sarebbe superflua oltre che estremamente dilatoria. In ogni caso l'Autorità ha inviato nuovamente tutta la documentazione al Ministero affinché questo valuti se sia necessaria una nuova procedura di VIA.

In questo quadro si inserisce l'analisi dell'adempimento delle prescrizioni ministeriali da parte dell'Autorità portuale, ovvero, essendo stati rimandati tutti i documenti all'unico soggetto competente per il vaglio, si vorrà aspettare che lo stesso Ministero acclari l'adempimento puntuale delle prescrizioni già indicate con la prima VIA.

Il prof. Cerretti interviene e chiede se sia possibile conoscere l'attività di ARPAL prima che le campagne abbiano inizio e lamenta che ha saputo dell'inizio di alcune campagne senza che fosse stata data preventiva comunicazione in Commissione.

L'avv. Niggi riscontra la richiesta spiegando che è alquanto difficile programmare puntualmente le campagne di ARPAL, in quanto queste ultime vengono effettuate anche in base alle esigenze, alle richieste, ai reclami e inoltre il posizionamento dei rilevatori incontra tutte le criticità già esaurientemente rappresentate dalla Dott. Colonna nelle precedente riunione della Commissione (si veda verbale riunione in data 23 luglio 2013 ndr). In altre parole le campagne di ARPAL, che contrattualmente non possono essere in numero minore di 4 all'anno, sono caratterizzate dalla flessibilità e dal tipo di impulso (reclamo, particolari condizioni meteo etc.) che le avvia.

L'ing. Vetralla interviene sul punto precisando che le campagne che svolge ARPAL, anche al fine di garantire la storicizzazione dei risultati, sono compiute all'incirca nelle medesime aree, salvo particolari esigenze.

Il prof. Cerretti chiede che possa essere conosciuto il tipo di campagna, ovvero gli obiettivi che la campagna si pone. In particolare lamenta il mancato approfondimento sui superamenti delle componenti tonali rilevate nella campagna sul rumore i cui dati sono stati illustrati nella scorsa riunione della commissione.

L'ing. Vetralla riscontra il punto, precisando, innanzi tutto, che nella riunione precedente ARPAL non ha sottolineato superamenti nelle soglie del rumore, neppure delle componenti tonali. In merito



Autorità Portuale della Spezia

cita la relazione di ARPAL nella quale espressamente si premette che non è possibile individuare con certezza la provenienza dei tonali e quindi si rappresenta le successive riassunte ipotesi:

- non considerando le componenti tonali non c'è alcun superamento dei valori limite massimi di immissione e di emissione in orario diurno e notturno;
- associando, per ipotesi, le componenti tonali univocamente alle attività portuali potrebbe emergere *“un potenziale superamento del valore limite di immissione notturno di classe V”*, tuttavia anche in questo caso, il valore limite di immissione andrebbe misurato dal ricettore in una posizione più arretrata sia rispetto al perimetro portuale che rispetto al punto di monitoraggio acustico, in altre parole il superamento del valore limite di classe V presso le civili abitazioni dovrà essere verificato tramite l'esecuzione di nuove misurazioni più puntuali e da svolgersi in facciata.

In questo contesto, quindi, sia al fine di un approfondimento delle indagini, sia al fine di una migliore progettazione delle barriere fonoassorbenti che verranno realizzate sulla fascia di rispetto, sono stati compiuti campionamenti del rumore posizionando i rilevatori sulle finestre/balconi delle abitazioni adiacenti al porto (ed in particolare nelle abitazioni di coloro che hanno lamentato disturbi dovuti al rumore) i cui risultati non sono ancora stati elaborati.

L'ing. Pomo ribadisce che il progetto della fascia di rispetto prevede strategie per arginare il rumore, le più efficaci riguardano la creazione di barriere fonoassorbenti. Tale progetto è in fase di redazione; l'Autorità sta aspettando i risultati degli studi condotti dall'incaricato studio professionale Policreo di Parma.

Il dott. Bisio fa presente infine che non esiste una norma tecnica che stabilisca il modo e i parametri per misurare il *“porto”* inteso come area complessa, pertanto sarà ARPAL a dover specificare i criteri con cui condurrà le campagne e le analisi.

Il prof. Cerretti chiede la relazione sul biofix di LSCT. L'ing. Vetrata precisa di averne già copia a disposizione e che provvederà all'invio ai membri della Commissione via e-mail.

Finita l'esposizione e concluso il dibattito la Commissione si aggiorna.



Autorità Portuale della Spezia

Commissione Tecnica di supporto al “Tavolo Permanente di Confronto” votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale VIII in data 13.02.2014

sono riuniti in data 13 febbraio 2014 presso questa Autorità Portuale i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell’Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all’uopo così rappresentata:

- Ing. Franco Pomo: Autorità Portuale della Spezia – Presidente
- Ing. Davide Vetrala Autorità Portuale della Spezia
- Dott.ssa Nicoletta Fiorini: Autorità Portuale della Spezia
- Arch. Luisa Pagone: Regione Liguria
- Ing. Nello Proietti (giusta delega depositata agli atti) Provincia della Spezia
- Avv. Laura Niggi: Comune della Spezia
- Arch. Ines Lorenzani: Comune di Lerici
- Arch. Massimiliano Martina: Comune di Porto Venere **assente**
- Arch. Manfroni Mario: CNA
- Arch. Lorenzo Zacutti: Confindustria
- Arch. Ugo Mozzachiodi: CISL
- Dott. Francesco Ginocchio: V.A.S, Verdi Ambiente e Società
- Prof. Luca Cerretti: in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra

E inoltre

Architetto Sergio Beccarelli – Responsabile Policreo Società di Progettazione srl

Ing. Michele Grigolini – Policreo Società di Progettazione srl

Ing. Giancarlo Leveratto – Responsabile Settore Agenti Fisici e Inquinamento Atmosferico ARPAL

Dott. Cinzia Barbieri – Funzionario Settore Agenti Fisici e Inquinamento Atmosferico ARPAL



Autorità Portuale della Spina

Paola Pirello - Direzione Qualità Sicurezza Ambiente Conthship

Si fa seguito al primo punto dell'ordine del giorno e l'arch. Beccarelli della società di progettazione Policreo srl procede alla presentazione della prima parte del progetto fascia di rispetto, progetto che, si premette, dovrà essere approvato sotto il profilo urbanistico paesaggistico e ambientale in Intesa Stato Regione.

L'esauriente presentazione è stata oggetto unico della riunione e ad essa si rinvia completamente con il presente verbale.

La presentazione e il progetto sono, per espresso acconsentimento dell'arch. Beccarelli e per volontà di AP, disponibili in formato informatico per i partecipanti alla riunione.

Finita l'esposizione la Commissione si aggiorna a metà marzo (il 17 marzo da confermare) per la presentazione del Progetto Pagliari.



Autorità Portuale della Spezia

Commissione Tecnica di supporto al “Tavolo Permanente di Confronto” votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale IX in data 17.03.2014

sono riuniti in data 17 marzo 2014 presso questa Autorità Portuale i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell’Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all’uopo così rappresentata:

Ing. Franco Pomo:	Autorità Portuale della Spezia – Presidente
Ing. Davide Vetrata	Autorità Portuale della Spezia
Dott.ssa Nicoletta Fiorini:	Autorità Portuale della Spezia
Arch. Luisa Pagone:	Regione Liguria (in collegamento videoconferenza)
Dott. Lanfranco Bisio:	Comune della Spezia
Arch. Ines Lorenzani:	Comune di Lerici assente
.....:	Comune di Porto Venere assente
Arch. Manfroni Mario:	CNA
Arch. Lorenzo Zacutti:	Confindustria assente
Arch. Ugo Mozzachiodi:	CISL
Dott. Francesco Ginocchio:	V.A.S, Verdi Ambiente e Società
Prof. Luca Cerretti:	in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra

Si fa seguito al primo punto dell’ordine del giorno della convocazione e l’Ing Pomo presenta il progetto definitivo del molo Pagliari nell’ambito 7 del Piano Regolatore Portuale (anche solo PRP).

Il progetto che oggi viene presentato si inserisce nel quadro generale di realizzazione delle previsioni del PRP e nel conteso della ricollocazione delle marine storiche del Canaletto e di Fossamastra. In particolare il molo Pagliari fa parte delle previsioni dell’ambito 7 del PRP dove, al paragrafo 11.3.3.1 punto “3) *Distretto del Levante*” è espressamente previsto l’utilizzo del molo Pagliari per lo spostamento delle marine.



Autorità Portuale della Spezia

Il processo di ricollocazione è iniziato e in parte realizzato tramite lo spostamento di alcuni concessionari al molo Mirabello (su quest'ultimo molo sono ancora disponibili 120 posti barca destinati alle concessione del Comune), è previsto lo spostamento a calata Malaspina della barca del palio del golfo e la realizzazione del progetto del molo Pagliari che oggi viene presentato, costituisce l'ultima fase le processo.

Per breve ricapitolazione storica, l'ing. Pomo ricorda che il molo Pagliari è stato reso al demanio marittimo dalla Marina Militare, che ne aveva il possesso, come "controprestazione" della ricostruzione del molo all'interno di Mariperman. Nell'anno 2012 è stato riconosciuto dalla Soprintendenza il valore storico del molo Pagliari in quanto indentificato come molo di partenza dell'esodo ebreo del 1946, ciò ha determinato alcuni rallentamenti del processo autorizzativo in quanto il progetto di riconversione è stato più volte modificato per consentire l'adeguamento alle prescrizioni della stessa Soprintendenza. Infine per consentire l'ampliamento e il completamento del progetto di riconversione sono stati demoliti i silos del deposito delle ceneri (ex area ENEL).

L'ing. Pomo procede con la presentazione del progetto. La prima planimetria illustra il ribaltamento del molo principale lato nord così come richiesto dalla Capitaneria di Porto per motivi di sicurezza all'ormeggio della navi ENEL e la disposizione dei pontili galleggianti, ancorati con pali o corpi morti.

La soluzione a terra invece prevede per i concessionari dei fabbricati simili a quelli già esistenti con possibilità di scelta di varie soluzioni spaziali interne con possibilità di fruizione delle terrazze, oltre che uno spazio in radice molo per la vendita al dettaglio dei mitili, mentre a monte il molo Pagliari sarà delimitato dalla fascia di rispetto.

Le misure dei posti barca sono previste di 8x2,80 mt. Il molo principale è largo 8 mt, il molo sotto flutti, 4 mt, e gli altri pontili sono larghi 2,5 mt e lunghi 12 mt. La presentazione del progetto illustra anche la struttura e la pavimentazione dei moli e i sistemi di ancoraggio a pali per il molo principale e corpi morti per i secondari.

L'ing. Pomo dichiara inoltre che è prevista un'ulteriore area a terra di completamento delle concessioni nella zona "Casermette".

Conclusa la presentazione prende la parola il prof Cerretti che solleva eccezioni riconducibili a tre ordini di questioni: 1) urbanistiche; 2) tecnico-marinaresche; 3) storico-culturali.

1) La più evidente criticità riguarda la mancanza di un'area di parcheggio a servizio della Nuova Marina (d'ora in poi NM): trattandosi di un porticciolo per ca. 800 imbarcazioni medio-piccole, legate alla tradizionale nautica sociale del golfo, gli unici parcheggi visibili dagli elaborati sono quelli adiacenti (e, in parte, già utilizzati) alla Darsena Pagliari, certamente sottodimensionati per le nuove esigenze - non solo per gli utenti, ma anche per gli operatori nautici (meccanici, fornitori, trasportatori ecc.).



Autorità Portuale della Spezia

2) Altre osservazioni riguardano il profilo tecnico-marinaresco della N.M., e possono essere elencate come segue:

2.1. la N.M. risulta essere esposta a sud ovvero alle mareggiate di scirocco e libeccio, con inevitabili rischi dovuti al cattivo tempo;

2.2. sul progetto pendono ricorsi;

2.3. nemmeno la soluzione prospettata per i rimessaggi trasferiti di Canaletto e Fossamastra - ovvero di compensare le superfici non ricollocabili nella N.M. del molo Pagliari nell'area ex-Casermette - risulta del tutto soddisfacente: spezzare gli spazi attrezzati per la nautica in due porzioni, distanti alcune centinaia di metri non sembra rispettare le esigenze delle attività marinaresche le quali, oltre all'ormeggio in mare delle imbarcazioni, necessitano di spazi attigui per le manutenzioni, le pratiche sportive, sociali ecc.;

2.3. il pur evocato collegamento con la fascia di rispetto non risulta adeguatamente illustrato;

3) La maggiore obiezione tuttavia è di natura storico-culturale in quanto lo stesso molo Pagliari (che il Prp, nel periodo 1990-2006, destinava semplicemente ad attività nautiche e/o turistico-ricreative) è stato successivamente (luglio 2012) riconosciuto come bene storico dalla *Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria*: vincolato, quindi, per poter essere pienamente fruito dalla popolazione tutta e adeguatamente valorizzato come bene storico-culturale. Tale novità richiede una profonda revisione del progetto di riconversione d'uso del molo Pagliari, meritevole di essere considerato alla stregua di una libera piazza sul golfo, veramente fruibile come tale da tutta la cittadinanza - non solo locale, ma anche dai visitatori di passaggio - e, auspicabilmente, valorizzato come bene culturale capace, ad esempio, di ospitare manifestazioni artistiche senz'altro più compatibili con la sua natura ormai simbolica per la storia della città di Spezia (v. la medaglia d'oro al valor civile conferita dal Presidente della Repubblica Ciampi nell'aprile del 2006 nonché titolo *La Spezia Exodus*), rispetto all'uso asservito ad una marina sociale ed alle sue esigenze operative.

L'ing. Pomo riscontrando le osservazioni del Prof Cerretti osserva:

in merito alla disponibilità dei parcheggi e dell'accessibilità del molo, fa presente che i parcheggi non solo sono garantiti nella percentuale prevista per legge ma addirittura c'è la volontà di aumentarli con l'utilizzo di aree nella zona "Casermette", inoltre osserva come l'accessibilità sia assicurata anche dalla realizzazione della fascia di rispetto che valorizzerà l'accesso e la fruibilità del molo Pagliari, attualmente poco sfruttato.

Osserva che il posizionamento del molo nella versione presentata è stato voluto dalla Capitaneria di Porto per motivi di sicurezza.

Conferma che sul molo Pagliari siano pendenti ricorsi ma la commissione ha solo rilevanza tecnica. In merito, infine, alla valorizzazione storica del molo, fa presente che il progetto approvato accoglie



Autorità Portuale della Spezia

tutte le prescrizioni date dalla Soprintendenza per garantire l'accessibilità, la vivibilità e la visibilità del molo, osserva, per altro, che anche la lettera della Soprintendenza citata dal prof Cerretti non esclude la progettazione del molo ma anzi include le prescrizioni all'interno della progettazione stessa.

Il progettista arch. Manfroni osserva in merito alla valorizzazione storica del molo che essendo il molo per sua stessa natura una struttura con un determinato scopo, la migliore valorizzazione, invece che musealizzarlo lasciandolo allo stato attuale, sarà quella di utilizzarlo proprio come molo, dando ovviamente risalto agli eventi che si sono verificati sullo stesso.

Il signor Ginocchio, esprime la propria posizione in conformità con quanto osservato dal Prof. Cerretti, e aggiunge che il progetto presentato rappresenta strutture e locali migliori rispetto a quelle attuali, tuttavia ritiene che sia compromessa la libera fruibilità del molo in quanto troppo caratterizzato dall'uso previsto: in altre parole, realizzare l'ubicazione delle marine sul molo determinerebbe ritrosia nei cittadini ad utilizzare il molo come spazio pubblico, apparendo quest'ultimo come zona privata e quindi ad accesso limitato.

La dott. Pagone della Regione, in video conferenza, osserva che la migliore valorizzazione del molo sta nella fruizione del bene piuttosto che la musealizzazione e che la valorizzazione storica può avvenire anche tramite un esplicito richiamo quale per esempio una targa che ricordi gli eventi lì verificati.

L'accessibilità inoltre sarà garantita dalla pista ciclabile prevista all'interno della fascia di rispetto che raccorderà e unirà la città anche al molo Pagliari costituendo un'ulteriore modalità di accesso.

L'ing. Pomo conferma che è già stata prevista l'apposizione di una targa in memoria degli eventi.

Finita la discussione la Commissione si aggiorna, ribadendo la modalità di approvazione del verbale via email.



Autorità Portuale della Spezia

Commissione Tecnica di supporto al “Tavolo Permanente di Confronto” votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006

Verbale X in data 20.10.2014

sono riuniti in data 20 ottobre 2014 alla ore 10.00 presso questa Autorità Portuale i membri della Commissione Tecnica di Supporto al Tavolo Permanente di Confronto (ai sensi del punto 2 dell’Ordine del giorno votato dal Consiglio Regionale in data 19.12.2006), all’uopo così rappresentata:

Ing. Franco Pomo:	Autorità Portuale della Spezia – Presidente
Ing. Davide Vetrala	Autorità Portuale della Spezia
Dott.ssa Nicoletta Fiorini:	Autorità Portuale della Spezia
Arch. Luisa Pagone:	Regione Liguria assente
Dott. Emili Nori	Provincia della Spezia
Avv. Laura Niggi :	Comune della Spezia
Arch. Ines Lorenzani:	Comune di Lerici assente
.....:	Comune di Porto Venere assente
Arch. Manfroni Mario:	CNA
Arch. Lorenzo Zacutti:	Confindustria
Arch. Ugo Mozzachiodi:	CISL
Dott. Francesco Ginocchio:	V.A.S, Verdi Ambiente e Società assente
Prof. Luca Cerretti:	in rappresentanza di WWF, Legambiente, Italia Nostra

Si fa seguito al primo punto dell’ordine del giorno della convocazione e l’Ing. Pomo presenta il progetto di realizzazione del nuovo fascio di binari del porto commerciale, illustrando una prima planimetria nella quale è rappresentata la situazione attuale delle ferrovie interne al porto. Viene specificato che i binari ad oggi presenti riescono a movimentare 160 treni alla settimana, con circa 20/23 vagoni per ogni treno (2/3 TEU a vagone) e quindi 300.000 TEU annui. L’intenzione è quella



Autorità Portuale della Spezia

di implementare il traffico su ferrovia per raggiungere l'obiettivo di movimentare 1.000.000 TEU/anno.

Il progetto preliminare è stato redatto dalla Ferrovie dello Stato e inizialmente prevedeva 9 binari, ora il progetto ne prevede 10/11 per la prima fase di realizzazione - transitoria. Quando saranno ultimate tutte le altre fasi, un binario/ovvero due verranno restituiti alla fascia di rispetto e verrà completamente liberata calata Paita. In ogni caso le barriere antirumore, per garantire il minor impatto acustico fin da subito, verranno realizzate a moduli e messe in opera subito e poi spostate a seconda dell'avanzamento della realizzazione del nuovo fascio dei binari.

Sempre nel solco della diminuzione dell'impatto acustico oltre che dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico su gomma, si sottolinea che le locomotive del realizzando fascio di binari saranno in buona parte elettriche e i locomotori diesel verranno protetti con apposite barriere quindi genereranno molto meno rumore. In altre parole e per quanto interessa la cittadinanza la nuova situazione avrà i seguenti pregi:

- abbattimento del rumore grazie all'incremento dei locomotori elettrici;
- abbattimento del rumore in quanto la maggioranza dei treni verranno composti al terminal Ravano (e quindi allontanati dai palazzi e dalle abitazioni);

abbattimento dell'inquinamento in generale (ambientale e acustico) in quanto l'aumento del traffico su ferrovia diminuirà il traffico su gomma ed i relativi scarichi e L'ing. Pomo illustra inoltre il progetto di barriere fonoassorbenti rivisto a seguito dei suggerimenti della Soprintendenza che avrebbe preferito una versione un po' più "classica" delle stesse.

L'ing. Pomo saluta e lascia la riunione causa un impegno imprevisto ed improrogabile.

Prende la parola il professor Cerretti il quale pone alcune quesiti all'ing. Vetrata.

In primo luogo chiede se all'interno del nuovo fascio dei binari del porto è prevista una "linea civile". Secondariamente si chiede se non sia possibile trasferire tutta la linea a santo Stefano di Magra. Inoltre chiede se l'intervento previsto e presentato in questa sede sia compatibile con il progetto di fascia di rispetto/barriere antirumore già presentate.

L'ing. Vetrata evidenzia come il progetto preveda già la possibilità di riservare un binario per il traffico passeggeri, da dedicarsi soprattutto ai crocieristi in scalo nel porto spezzino. Rappresenta come il progetto delle barriere fonoassorbenti sia stato elaborato proprio allo scopo di essere utile a risolvere le problematiche di rumore nella configurazione binari attuale e nella configurazione futura. Allo scopo è, inoltre, in corso uno studio specifico a cura di Policreo per verificare l'efficienza delle barriere acustiche nella configurazione finale della nuova Spezia Marittima, al fine di quantificare con maggiore accuratezza la riduzione del rumore conseguente alla loro installazione. Riscontrano, in maniera univoca l'ing. Vetrata e l'arch. Zacutti, che non sarebbe



Autorità Portuale della Spezia

possibile trasferire tutta la linea a Santo Stefano perché la composizione dei treni può e deve avvenire nella stazione marittima interna al porto; potrebbero essere previste "navette" private di collegamento tra porto e arce retroportuali che, tuttavia, interferirebbero pesantemente con i flussi di traffico ferroviario di linea, ponendo seri problemi di gestione dell'intera rete ad RFI.

Il Prof. Cerretti sottopone alla Commissione la proposta urbanistica dell'architetto Renzo Piano per riqualificare il lato di levante del porto vecchio di Genova, rappresentata sul quotidiano *Il Secolo XIX* in data 19 ottobre 2014 e allegata al presente verbale.

L'arch. Zacutti osserva che la proposta pare più una provocazione di un architetto famoso che un progetto vero e proprio.

Il prof Cerretti chiede informazioni sulla demolizione dell'edificio sul molo Garibaldi osservando che a suo parere dovrebbe essere conservato come edificio storico e l'ing. Vetrata fa presente che l'edificio verrà in effetti parzialmente demolito, anche perché pericolante, e che, in ogni caso, risulta privo di ogni e qualsiasi valore architettonico.

Il prof Cerretti chiede informazioni circa la chiusura del varco Canaletto. L'ing. Vetrata spiega che non ci sarà nessuna chiusura ma che il varco verrà solo arretrato e sempre più limitato al solo accesso/uscita pedonale o per veicoli leggeri, in conformità a quanto previsto dal Piano Regolatore che prevede, in merito, la concentrazione del transito delle merci unicamente attraverso il varco Stagnoni.

Ai fini di un aggiornamento della Commissione su quanto sollevato dal prof. Cerretti nelle sedute relative alla presentazione del progetto di riqualificazione e conversione d'uso del molo Pagliari, ovvero che su detto progetto e sulla conseguente ricollocazione delle marine del Canaletto e di Fossamastra pendevano ricorsi, la dott. Fiorini comunica che con sentenze depositate in data 11 giugno 2014 (tutte di identico contenuto) sono stati conclusi i giudizi di primo grado dei concessionari delle marine patrocinati dall'Avv. Prof Daniele Granara contro L'Autorità Portuale della Spezia e nei confronti di La Spezia Container Terminal, per l'annullamento previa sospensione, "*del provvedimento a firma del commissario Straordinario dell'Autorità Portuale della Spezia*" avente ad oggetto "*invito alla sottoscrizione del verbale di accordo per la futura ricollocazione della concessione nell'ambito del Molo Pagliari (...)*".

Con i ricorsi (tutti identici) i concessionari hanno dedotto cinque motivi di gravame, e con ricorso incidentale La Spezia Container Terminal ha dedotto tre motivi di gravame che il TAR, ritenendo palesemente infondato il ricorso principale, non ha esaminato.

Viene quindi riassunto brevemente il pronunciamento del TAR e per una più diffusa lettura si fa riferimento alla sentenza allegata (richiesta dai membri della Commissione).

Con il primo motivo di gravame parte ricorrente lamenta la mancanza di competenza del Presidente dell'Autorità Portuale ad adottare atti eccedenti l'ordinaria amministrazione (il provvedimento era a



Autorità Portuale della Spezia

firma del Commissario Straordinario). Il TAR ha ritenuto il motivo inammissibile prima ancora che palesemente infondato.

Con il secondo motivo di gravame parte ricorrente lamenta la violazione da parte dell'Autorità Portuale degli impegni assunti nel protocollo d'intesa intervenuto in data 8.1.2007 con particolare riferimento alla corrispondenza funzionale e quantitativa degli spazi demaniali che sarebbero stati oggetto della nuova concessione. Il TAR ha ritenuto che nessun legittimo affidamento nei termini indicati possa essere invocato dai ricorrenti.

Con il terzo motivo di gravame parte ricorrente lamenta l'esiguità del termine per l'accettazione della proposta di ricollocazione. Il TAR ha valutato che il termine di 30 giorni per l'accettazione della proposta di ricollocazione sia un termine congruo.

Il TAR ha ritenuto inammissibili anche il quarto ed il quinto motivo, il quarto per mancanza di interesse attuale ed il quinto per sostanziale inconferenza delle autorizzazioni citate.

Finita la discussione la Commissione si aggiorna, ribadendo la modalità di approvazione del verbale via email.

DOMENICA 19 OTTOBRE 2014

EURO 1,50 FONDATA NEL 1886 - Anno CXXVIII - NUMERO 248, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50

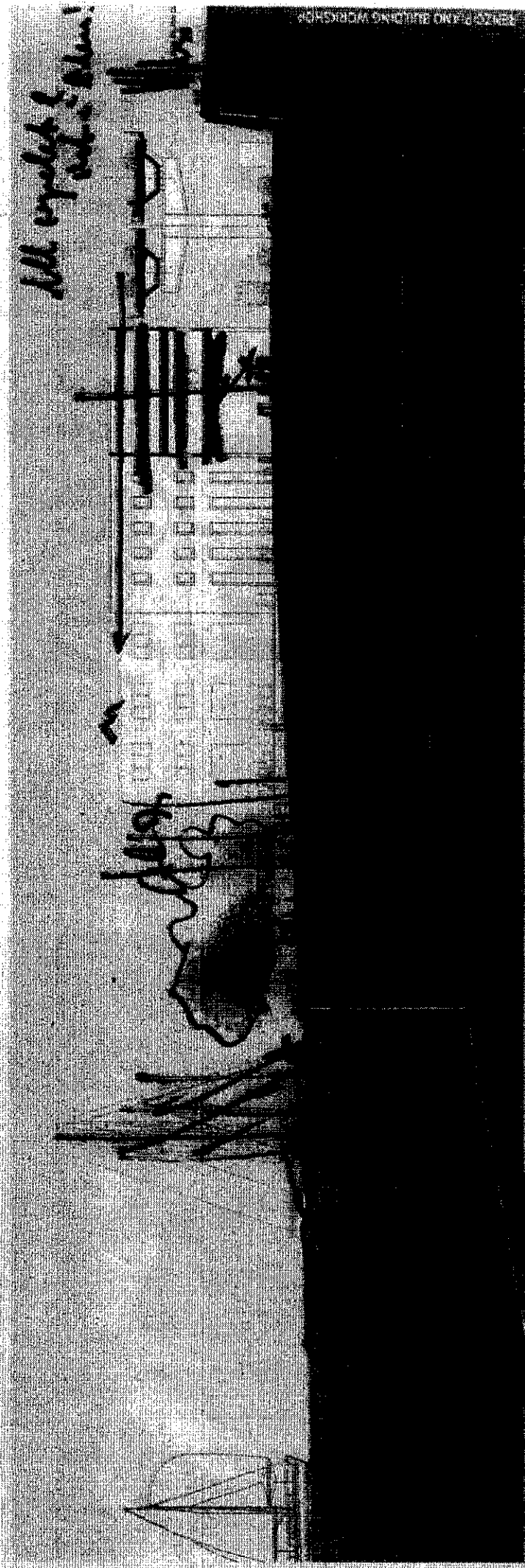
LA SPEZIA

lineaonline.it

CAGLIARI-SAMPDORIA: LE FOTO
E LA CRONACA IN DIRETTA

Radio

Radio  **ORE 7-20 MUSICA, NOTIZIE E AGGIORNAMENTI
DIVERSITÀ IN TEMPO REALE**
CENTRO 0573 982111 - TELE 0573 982111 - FAX 0573 982111 - WWW.RADIO104.IT - 104.5 - 104.9 - 104.1



Piano: Il mio Disegno bluper Genova

«MI HANNO chiesto se finirà come Erzi. Diciamo la verità, la mia preoccupazione è che il progetto venga tradito». In un'intervista al *Secolo XIX*, l'architetto Renzo Piano racconta il suo stile e il suo futuro. Il futuro a misura di Genova, la città che ha fatto del suo nome un marchio. E dal 1980, con il suo studio, ha trasformato il suo nome in un marchio di successo. Di cosa si tratta? Di cosa si tratta? Di cosa si tratta?

L'INTERVISTA

dalla prima pagina

«È il tempo che impiega la pioggia a diventare rivo su un pendio. Se la montagna è coperta di boschi questo tempo può essere di ore, ma se è nuda bastano pochi minuti. Conoscendo le piogge di Genova, avere alle spalle una montagna senza boschi e cementificata è un suicidio. Non c'è nessuna fatalità. Bisogna smettere di crescere e riprendere la strada virtuosa della parsimonia.

Costruire sul costruito, rammentare la città, togliere, alleggerire».

Rue des Archives, nel cuore allegro del Marais, dove Piano arriva a piedi ogni mattina: novanta giovani arrivati da mezzo mondo seduti ai tavoli di una bottega che progetta il futuro di città lontane, il campus della Columbia University a New York, il Teatro e la Biblioteca di Atene, e poi Mumbai, San Francisco, Los Angeles. La moglie Milly Rossato ha un tavolo identico agli altri nell'open space illuminato da un grande lucernario. E genovese anche lei, come molti di questi giovani architetti. L'alluvione li ha sconvolti a distan-

za, chiedono notizie, vogliono capire quanto è grave l'ultima ferita di Genova.

In questa intervista al *Secolo XIX*, l'architetto del Beaubourg di Parigi e dell'Expo di Genova, 77 anni, senatore a vita, parla del futuro della sua città a partire dalla tragedia del 9 ottobre. E ricorda la strada per evitare nuovi disastri.

Che cosa bisogna fare, architetto?

«L'idea è quella che avevamo illustrato sei anni fa nel Quaderno numero 1 di Urban Lab: ci dev'essere una linea verde oltre la quale non è più possibile costruire periferie.

Nel caso di Genova, la linea verde è una linea di quota al di sopra della quale bisogna smettere di cementificare e si devono piantare alberi, moltissimi alberi. Ricordo che nel '59 fu fatto un piano regolatore che sognava per Genova il destino di una città di due milioni di abitanti. Non andò così. Dopo gli anni della crescita a dismisura, oggi bisogna smettere di edificare oltre la linea verde».

E sulla costa?

«Oltre alla linea verde c'è da rispettare una linea blu lungo il litorale. Bisogna ridare a Genova la vista del suo mare, avvicinarlo alla città. Dal punto di vista della sicurezza idrogeologica, questa operazione aiuta l'acqua a scaricarsi meglio, come sanno benissimo a Genova, città interessata da quasi trentarivi, che non a caso ha una grande tradizione universitaria in questo campo, con nomi importanti come Enrico Marchi o Sandro Stura».

Ma la città non può regredire, deve trasformarsi.

«La filosofia che ho portato al Senato è che bisogna costruire soltanto sul costruito, con una attenta opera di rammento, di messa a punto. Per Genova significa lavorare nella fascia compresa fra la linea blu di costa e quella verde a

monte. In questo gigantesco rammento creativo rientrano le opere di difesa idrogeologica come gli scolmatori. Ed è in questa filosofia che è nato, sul mare, il mio Disegno blu».

Sul tavolo della sala riunioni ci sono i fogli del Disegno blu. Piano li annota di verde con un pennarello mentre spiega il progetto che rivoluziona il litorale di Genova dall'ingresso di Levante fino al Porto Antico. Non è una semplice bozza, ma un blueprint, un disegno esecutivo, già definito nei dettagli e pronto per essere consegnato entro la fine dell'anno.

Piano risponde alle critiche che ha già ricevuto e ai primi tentativi di frenare l'idea che per una volta ha visto d'accordo il sindaco, il presidente della Regione e quello dell'Autorità portuale. Nessuna polemica, ma alcune condizioni chiare che sembra intenzionato a difendere «con gentile fermezza, alla genovese».

Che cosa la preoccupa, architetto?

«Quando ho presentato il progetto, un cronista del *Secolo XIX* mi ha fatto una domanda che mi ha sorpreso: non andrà mica a finire come con gli Erzelli? Io istintivamente ho risposto di no, poi sono tornato a casa e ho pensato: e se finisce davvero così? Le persone che hanno firmato la richiesta del progetto e alle quali affido il destino del Disegno blu, sono tutte serie e affidabili. Ma che succederà quando non ci saranno più Marco Doria, Claudio Burlando e Luigi Merlo? Diciamoci la verità: la mia preoccupazione più grande è che il progetto venga tradito. Quel

cronista mi ha acceso una lampadina che non è da poco».

Quali sono le sue condizioni?

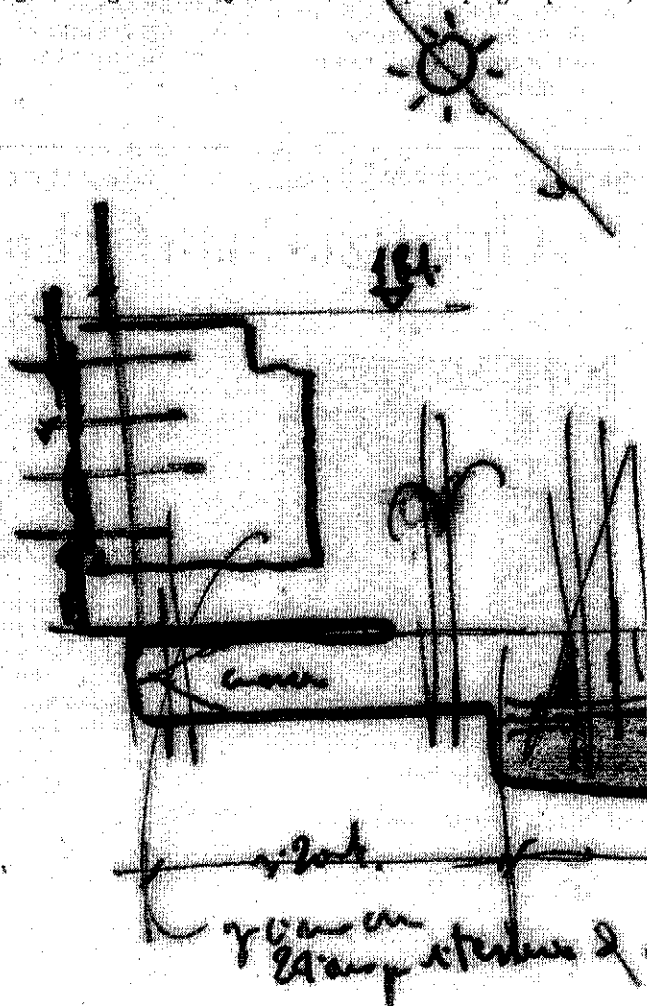
«Intanto chiariamo una cosa: questo progetto è un dono alla mia città. Non voglio una lira».

Nemmeno un rimborso spese?

«Zero. Chiedo però due cose: che sia rispettata l'integrità dell'opera, nel suo complesso e nei dettagli, e che siano indetti concorsi aperti di architettura presieduti, se è possibile, da me o dalla mia fondazione. Mi sembra il minimo, e lo chiedo anche a nome dei cittadini, ossia di tutti quelli che dovranno fare un piccolo sforzo di tolleranza perché il progetto sia realizzato».

Come farà rispettare queste condizioni?

«I marinai di un tempo potevano accettare una paga ridotta pur di avere il diritto di mugugno. Io che mi imbarco gratis chiederò facoltà di mugugno molto ampia. Mi farò sentire. Lo dico con simpatia, ma ho una certa esperienza: sto lavorando ad altri complessi progetti pubblici,



dal porto del Falero ad Atene a West Harlem, New York. Non creda che sia così facile».

Lei conosce i genovesi. Appena cessano gli applausi, cominciano i ricorsi. O pensa che andrà tutto liscio?

«A Genova c'è sempre qualcuno che non è d'accordo. E il perché lo aveva capito proprio Braudel, che aveva dato una dignità storica alla nostra parsimonia, una bellissima qualità legata fatalmente alla limitatezza del territorio. In questo corpo fragile, in questa striscia di terra stretta fra montagne ripide e un mare subito profondo, siamo talmente tanti e talmente compressi che per forza qualcuno dà fastidio a qualcun altro. Nel Disegno blu l'obiettivo è di non dare fastidio a nessuno, migliorare la vita a tutti e far funzionare meglio il motore della città, che è il porto. Vogliamo provare per una volta a metterci d'accordo, per favore?».

Il primo avvertimento è arrivato dallo Yacht Club Italiano: hanno

sondato la Soprintendenza per sapere se si può vincolare lo specchio acqueo del porticciolo Duca degli Abruzzi. Che cosa risponde?

«Sono anch'io membro dello Yacht Club, dove tengo la mia barca a vela, uno sloop di 20 metri. Appena sono a Genova vado in barca: a bordo ho un piccolo ufficio basculante, posso lavorare anche quando si va di bolina... Insomma, sono uno di loro. Se vogliono salvare la memoria dei campioni che regatavano nel porticciolo Duca degli Abruzzi, sappiano che uno di quei fantasmi del passato ero io, che a diciott'anni facevo le regate di Genova. Lo so benissimo che lì c'è una storia, ma questo progetto dà un futuro alla meravigliosa tradizione di Beppe Croce, di Straulino e degli altri grandi velisti: migliorerà il rapporto con la nautica, aumenterà i posti barca del 40% e darà nuovi accessi da corso Aurelio Saffi».

Chi abita davanti alle Riparazioni navali avrà di fronte un nuovo

piazzale al posto del mare. Perché dovrebbe essere contento?

«Con questo progetto allontaniamo la fabbrica del porto dalle loro case: in mezzo ci sarà un canale che arriverà a una larghezza di 40 metri. Le Riparazioni navali hanno bisogno di spazi di manovra, dobbiamo darli per legge, e quando li avranno non ci saranno più alibi: dovranno investire e dare lavoro a Genova». **Che impatto avranno le nuove costruzioni alla Fiera?**

«Il progetto prevede esattamente 48.300 metri quadri, ricavati dalla demolizione di un palazzo pieno di amianto e invendibile come il Nira, del padiglione C e di altri piccoli edifici. Questi 48.300 metri quadri, e non uno di più, saranno suddivisi così: 24.000 alle spalle del padiglione di Jean Nouvel, 12 mila alla quota dell'acqua e altrettanti al di sotto della quota della sopraelevata. In ogni caso l'altezza dei nuovi edifici non darà alcun fastidio a chi guarda da corso Saffi. Inoltre i metri cubi saranno quasi un terzo: se ne demoliscono 330 mila e se ne costruiscono 120 mila».

E che edifici saranno?

«Penso a ristoranti, bar, attività legate alla nautica, negozi. Non certamente un supermercato. L'ideale è un mix tra commerciale minuto, residenziale e terziario, per esempio agenzie di assicurazione, magari un albergo».

Qualcuno teme che dopo il riempimento davanti allo Yacht Club e le nuove costruzioni alla Fiera i lavori si fermeranno e non si farà il canale con la passeggiata aperta ai cittadini. Possibile?

«Beh, condivido questa preoccupazione, ma è un'ipotesi che non deve verificarsi. L'acqua ci vuole, altrimenti il progetto diventa un cul de sac. Il canale dev'essere completato per far circolare l'acqua. Ecco perché chiedo il rispetto dell'integrità dell'opera».

Quanto costerà e chi pagherà il conto?

«Togliere terra dove prima c'era l'acqua è facile. Non c'è nemmeno il rischio di trovare reperti archeologici. Si piantano pali di 10-12 metri per sostenere la spinta laterale del terreno, poi si fa una gettata di cemento, si scava e si fa entrare l'acqua. Non è complicato. La cifra di 130-140 milioni è realistica. Chi paga? Il porto ha i suoi fondi, Merlo ha già detto che comprerà il palazzo ex Nira, poi ci sono i ricavi legati ai nuovi edifici».

E i tempi?

DICE DI LORO



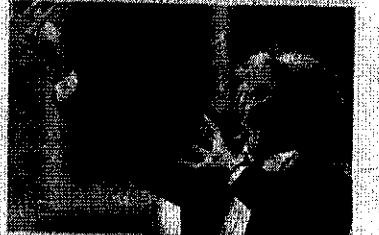
**MARCO DORIA
SINDACO DI GENOVA**

«Il tunnel sottomarino, su cui Doria credo non insista poi tanto, si può fare anche in un secondo momento, a Disegno blu finito»



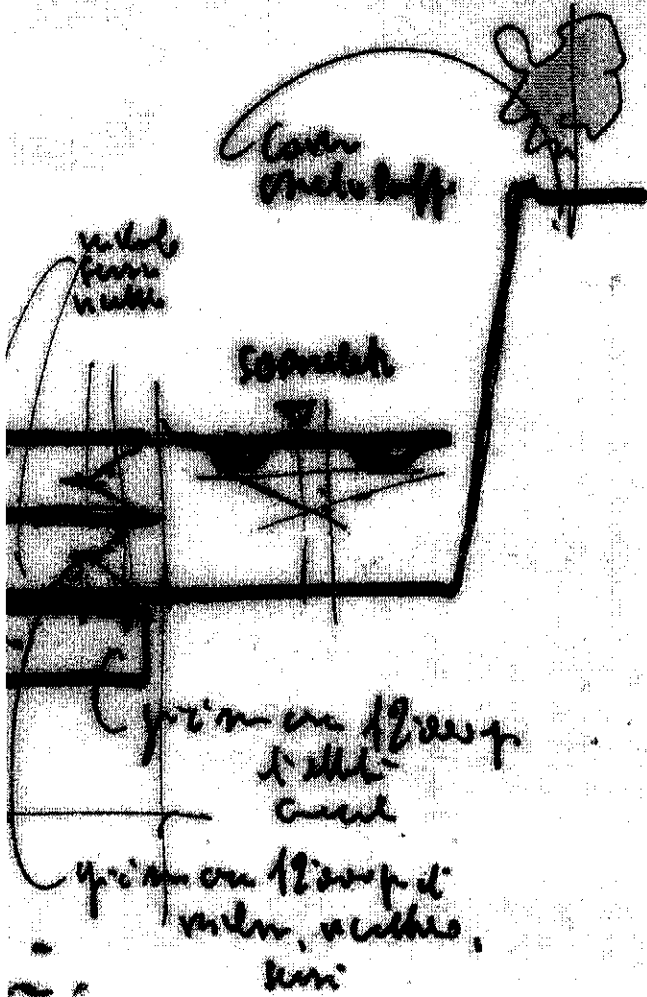
**STEFANO MERINO
VICE SINDACO DI GENOVA**

«Tutti cercano di farmi litigare con Bernini, ma io non litigo con nessuno. Lui è un uomo pratico, dice cose che condivido»



**MASSIMO FERRERO
PRESIDENTE SAFFI**

«È un uomo pieno di energia e riuscirà a costruire il nuovo stadio. Ma altrove: nell'area della Fiera non ci sta fisicamente»



«Io consegnerò il progetto entro il 31 dicembre e vorrei vederlo realizzato nei prossimi tre-quattro anni. La parte più lontana nel tempo è quella del Mandraccio: è una fase che vedo più lontana perché bisogna trovare un investitore. In ogni caso realizzeremo la passeggiata lungo le Mura della Malapaga, così da avere tre chilometri di percorso pedonale lungo il porto».

Si è scontrato con il vicesindaco Bernini, che voleva un centro commerciale alla Fiera?

«Tutti cercano di farmi litigare con Bernini, ma io non litigo con nessuno. Lui è un uomo pratico, dice cose che condivido. Chiede che il progetto sia fattibile; certo. Che sia economicamente sostenibile; ha ragione. Che ci sia una connessione tra l'uscita dell'autostrada e il levante; giusto».

Come, con il tunnel sottomarino?

«Il tunnel è un tema delicato perché costosissimo, anche Bernini sa che non è facile farlo».

Perché Dorla insiste su un'opera faraonica che rischia di rallentare tutto?

«Non credo che insista poi tanto. Ma il tunnel si può fare anche in un secondo momento, a Disegno blu finito».

E la connessione chiesta da Bernini?

«C'è l'ipotesi di una secante, cioè di un passaggio a monte attraverso le gallerie ferroviarie abbandonate, da Genova Ovest fino a Brignole. Ci si lavora con Bernini, naturalmente».

Per il nuovo stadio non c'è proprio posto?

«No, lo stadio non si può fare perché non ci sta fisicamente. Per reggere dal punto di vista economico, lo stadio deve essere integrato da un'attività commerciale abbastanza cospicua, che assomiglia molto a un centro commerciale. Ma allora si snatura il progetto e in più bisognerebbe demolire il Palasport e togliere spazio al Salone Nautico, a cui faccio tanti auguri e che in futuro sarà sempre più sull'acqua».

Il presidente della Sampdoria non sarà contento.

«Non mi metterei mai a fare polemiche con questo simpatico signore che il mio amico Maurizio Crozza prende in giro. Come si chiama?».

Massimo Ferrero.

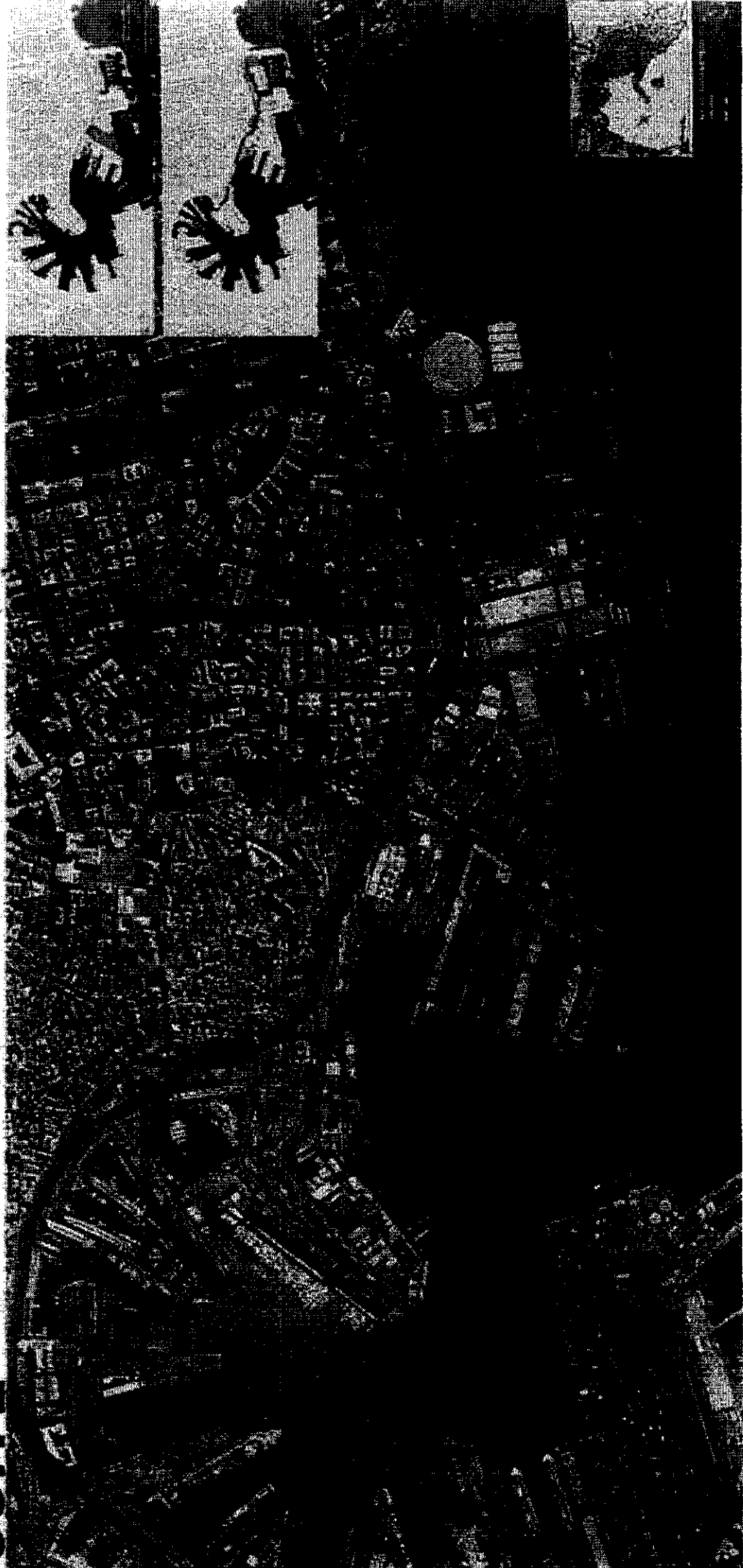
«È un uomo vispo, pieno di energia. E se ha tutta questa energia troverà il modo di costruire il nuovo stadio altrove».

Insomma, il Disegno blu non finirà come gli Erzelli?

«Genova è la mia città e lo resterò sempre, anche se vivo soprattutto a Parigi ed è qui che va a scuola il mio figlio più piccolo. Dono questo progetto a Genova per ragioni romantiche, ma non solo: lo faccio per un senso di appartenenza. È un'idea a cui lavoro da quarant'anni e desidero che sia realizzata nella sua interezza. Fra dieci anni, quando sarò un giovanotto in gamba che andrà in barca a vela dalla mattina alla sera, non voglio trovarmi di fronte a uno scempio. E allora armiamoci tutti di buona volontà, sapendo benissimo che il nostro carattere, la nostra parsimonia, il nostro silenzio, il nostro mugugno, la nostra introspezione sono la nostra bellezza nascosta: siamo selvatici, siamo fatti così perché viviamo stretti gli uni agli altri da sempre. Sono io il primo ad essere preoccupato che questa idea possa essere strumentalizzato, deformata, vilipesa, tradita. Per questo ho bisogno della comprensione e dell'aiuto di tutti».

I fogli del Disegno blu sono sparsi sul tavolo, tratti verdi di pennarello contornano i nuovi edifici, indicano quella parte di progetto che potrebbe anche non essere realizzata perché non indispensabile, accanto alla sopraelevata. Svotare, alleggerire. Ne "I Tempi del mondo" Braudel scriveva: "È l'eterno problema di Genova, che vive e deve vivere in agguato, condannata a rischiare e al tempo stesso a essere particolarmente pru-

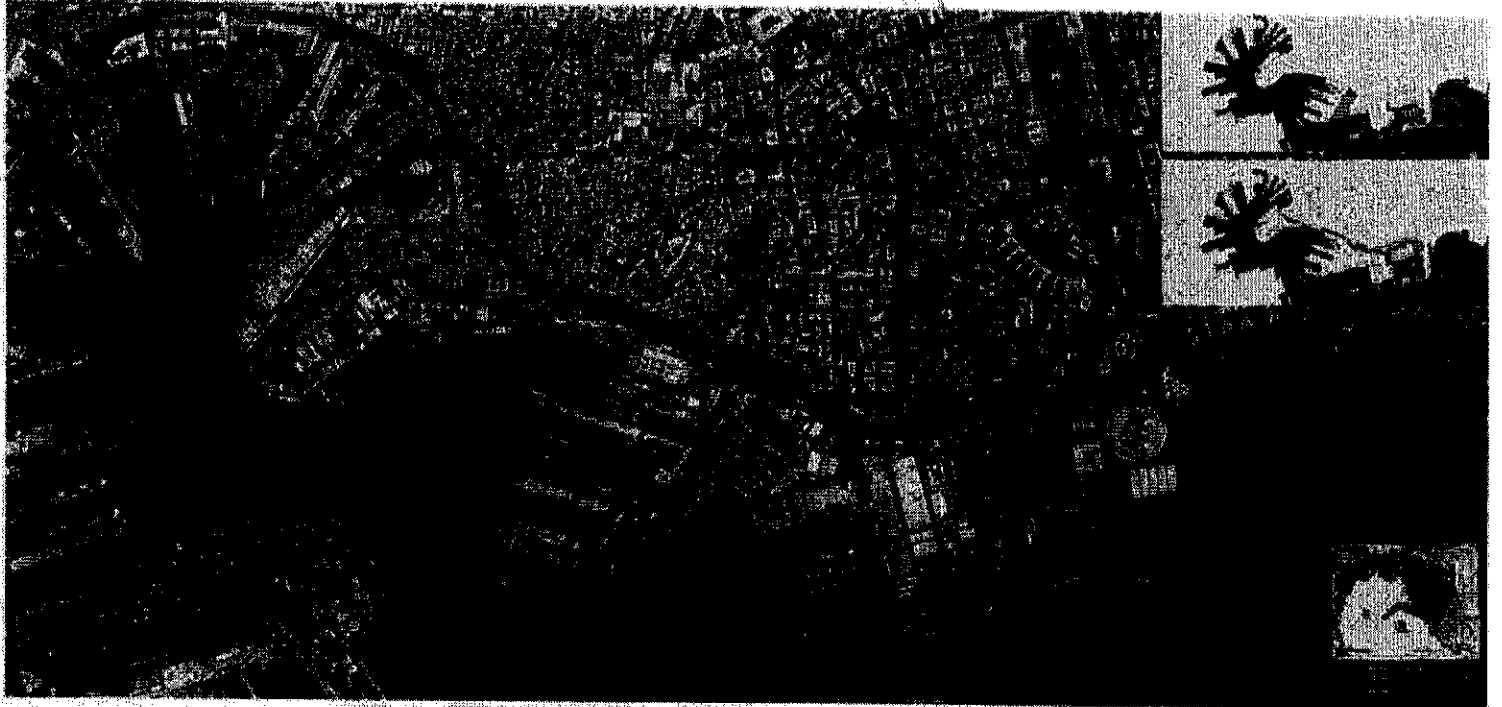
COM'E



COME DEVE DIVENTARE



COM'È



COME DEVE DIVENTARE



Tra il porto antico e la Foce, la città si "stacca" dal suo porto grazie a un canale che si snoda lungo tutta la costa. Verso mare, più spazio per le riparazioni navali e un'area dedicata alla nautica completamente rivisitata