

Pec Direzione

Da: certificata <certificata@pec.legambienteliguria.org>
Inviato: venerdì 6 marzo 2015 16:47
A: dg salvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: osservazioni ai progetti dell'Autorità Portuale della Spezia
Allegati: Osservazioni interventi AP Sp .doc

In allegato le osservazioni di Legambiente, Vas, WWF e coordinamento dei quartieri del levante cittadino ai progetti dell'autorità portuale della Spezia.
Cordiali saluti.
Stefano Sarti



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

E.prot DVA - 2015 - 0006379 del 09/03/2015





COORDINAMENTO
SPEZIA

QUARTIERI DEL LEVANTE CITTADINO DELLA

Al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare

Oggetto : osservazioni al progetto "interventi di riqualificazione e sviluppo del porto della Spezia - ambito omogeneo 5 "marina della spezia" e ambito omogeneo 6 "porto mercantile" presentato dall'Autorità Portuale della Spezia al Ministero dell'ambiente in data 16/01/2015 per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

Premessa: il seguente documento di osservazioni al progetto in oggetto si dividerà in due parti: la prima che articolerà una serie di considerazioni sul metodo e sulle proposte in merito all'iter di approvazione dello stesso, e una seconda che analizzerà le parti più significative della documentazione prodotta dall'Autorità Portuale, nella consapevolezza che tale mole di documenti e cartografie sia talmente complesso da necessitare forse più dei 45 gg. concessi dalla legge.

Prima Parte

1) DISTINZIONE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DA VARIANTE AL PRP

Qui soccorrono le Linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sulla redazione dei piani regolatori portuali.

secondo queste linee guida di cui riporto uno stralcio

B 2.2 Efficacia del PRP e campo delle modifiche ed adeguamenti non in variante

B2.2.1 Sotto-ambito "porto operativo"

Il sotto-ambito contiene le aree portuali propriamente dette, strettamente interconnesse alle funzioni portuali primarie (ormeggio delle navi; carico e scarico delle merci; stoccaggio in magazzini e/o piazzali; servizi portuali, ecc.), a cui riconoscere propria identità e autonomia. In questo sotto-ambito il PRP di tipo strutturale esplicita la propria flessibilità mediante tre attività coordinate tra loro:

1. individuazione di un assetto piano-altimetrico del porto operativo (opere esterne, specchi acquei interni, contorno banchinato ed aree portuali retrostanti) conseguente ad una previsione temporale definita (10÷15 anni), ma suscettibile di modifiche purché contenute entro opportuni margini. 33. Trattasi, più precisamente, della possibilità di modificare singoli elementi o gruppi di elementi pianificati in maniera tale che le variazioni eventualmente da introdurre non costituiscano modifiche sostanziali degli elementi medesimi, sia in senso assoluto che relativo

2. individuazione della destinazione funzionale di ciascuna area componente il sotto-ambito, corredata della possibile indicazione della famiglia di destinazioni d'uso compatibili per analoghi carichi urbanistici e ambientali. Trattasi della possibilità di modifica, non in variante, della destinazione d'uso individuata all'interno della stessa famiglia. (v. parag. A 2.2);

In definitiva per tutte le successive scelte di dettaglio in ciascuna area, componente il sotto-ambito, esiste un "dominio di ammissibilità" di ampiezza finita (altrimenti le previsioni di P.R.P. diventerebbero aleatorie) nel virtuale campo tridimensionale che ha come coordinate:

1. l'assetto piano-altimetrico,
2. le possibili destinazioni d'uso dell'area
3. il corredo delle condizioni e dei criteri che costituiscono la "griglia di riferimento".

Quindi sintetizzando la flessibilità che permette di definire le modifiche come adeguamento tecnico e non come variante stanno tutte dentro i suddetti tre criteri soprattutto ai fini dei progetti qui esaminati il secondo che va letto secondo il parametro di modifica che non costituisca "*modifica sostanziale degli elementi pianificati*" e che rientri nella "*famiglia di destinazioni di uso compatibili per analoghi carichi urbanistici e ambientali*"

Vogliamo portare due esempi concreti dove il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici applicando i suddetti criteri è arrivato a due conclusioni diverse

Porto di Catania

Da "darsena a servizio della zona industriale e traffico containerizzato" in "darsena polifunzionale al servizio delle attività industriali e commerciali del porto e del suo hinterland, nonché al traffico containerizzato e traghetti Ro-Ro;

Da "calata portuale del porto vecchio, tra la banchina ad est della Capitaneria di Porto e banchina Dogana, fino alla Sanità Marittima" in "calata polifunzionale destinata ai servizi portuali, al diporto, alla pesca, ed al traffico passeggeri per unità di piccolo tonnello";

Secondo **Consiglio Superiore Lavori Pubblici** è variante e non adeguamento tecnico funzionale

Porto di Genova

l'Autorità Portuale di Genova ritiene necessario allungare le strutture di Ponte dei Mille per realizzare accosti più lunghi.

Secondo **Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici** trattasi, nella sostanza, di adeguamento tecnico funzionale al Piano Regolatore Portuale vigente in relazione alle nuove esigenze manifestatesi, che comportano variazioni di modesta entità al contorno interno portuale. Nel complesso, infatti, non è alterato il generale assetto planimetrico e funzionale della infrastruttura portuale di che trattasi.

Quindi sintetizzando la flessibilità che permette di definire le modifiche come adeguamento tecnico e non come variante stanno tutte dentro i tre criteri indicati dal Consiglio dei Lavori Pubblici e sopra riportati. E come abbiamo visto dai due esempi sopra riportati va a costituire Variante al PRP vigente l'intervento che comporti "*modifica sostanziale degli elementi pianificati*" e che non rientri nella "*famiglia di destinazioni di uso compatibili per analoghi carichi urbanistici e ambientali*"

2) GLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE IN OGGETTO COSTITUISCONO VARIANTE AL PRP

E' indiscutibile che le modifiche di accesso al molo Garibaldi non solo costituiscano un **aumento delle dimensioni** del molo non previste dal PRP ma soprattutto una **nuova destinazione funzionale** dello stesso che sicuramente è fuori dalle "famiglie di uso di destinazione" e modifica il carico ambientale della zona, basti pensare alla problematica delle navi da crociera che attraccheranno all'ampiato molo Garibaldi.

Infatti l'articolo 11.3.1 delle norme di attuazione del PRP recita: *"La flessibilità nell'attuazione del Piano è ammissibile per una configurazione di riempimenti esistenti e di nuove previsioni entro la linea di testata dei moli."*

La Delibera del Consiglio Regionale che ha approvato il PRP afferma: *"costituiscono varianti al PRP quelle che introducono riempimenti oltre le soglie e i limiti sopra indicati quale flessibilità e, quindi, non configurabili come adeguamenti tecnico-funzionali"*.

Il progetto preliminare presentato ora dalla Autorità Portuale afferma a pagina 80: *"il molo Garibaldi è stato recentemente interessato da importanti interventi di riqualificazione strutturale e di ampliamento lungo il lato di ponente, raggiungendo così i 640 metri di lunghezza e i 160 metri di larghezza in conformità al Piano Regolatore Portuale"*.

Quindi il nuovo intervento previsto sul Molo Garibaldi non riguarda la testata del molo, riguarda il suo ulteriore allargamento verso levante. Tutto questo non era previsto dal PRP ma soprattutto è una Variante come affermato anche dalla delibera della Regione sopra citata in quanto siamo di fronte a "riempimenti oltre le soglie" ulteriori a quelli previsti dal PRP e già realizzati peraltro negli scorsi anni. Infatti secondo l'articolo 11.3.1 delle norme attuative del PRP: *"Le destinazioni d'uso e i parametri di intervento sono quelli di seguito riportate: Lunghezza massima banchine di progetto: come da elaborati grafici del nuovo P.R.P."*

Torniamo alla questione delle soglie del PRP e della loro coerenza con i nuovi interventi di riqualificazione.

Afferma il nuovo progetto presentato dalla AP (pagina 17 dello Studio Preliminare Ambientale: *"Il progetto prevede la realizzazione di nuovi piazzali, mediante riempimenti, lungo il lato levante del Molo Garibaldi per una superficie complessiva di circa 54.000 m2 attraverso un allargamento del molo di 92 metri circa. Le nuove superfici sono destinate ad ospitare le funzioni commerciali di terminal multipurpose e terminal container, compensando le nuove aree a destinazione turistico – ricettiva urbana, nonché gli ampliamenti concessi al recupero di aree destinate alla fascia di rispetto"*.

In palese contraddizione con quanto sopra riportato la delibera n. 45 del 19/12/2006 del Consiglio Regionale che approvò il PRP afferma: *"Pertanto tenuto conto che una parte delle aree da compensare è già stata recuperata, talché le aree ancora da compensare sono limitate ad una porzione di Calata Paita e alla fascia di rispetto, è da prescrivere che la quantità massima di riempimenti in Molo Fornelli e Calata Artom non possono superare i 35.000 mq."*

Il progetto in discussione **costituisce inoltre variante** perché cambia anche la destinazione funzionale di una parte del molo Garibaldi per l'attracco delle navi da crociera come dichiarato dal Presidente della AP sul Secolo XIX del 25/9/2014. La funzione crocieristica nelle norme attuative del PRP (articolo 11.3.4) è riferita a zona Morin (transitoria) Calata Paita (definitiva). Quindi non c'è nell'attuale PRP alcun riferimento alla destinazione crocieristica nel molo Garibaldi, si veda anche il punto 4.1.1. delle norme del PRP relativamente alle destinazioni per la funzione passeggeri. Non a caso la delibera del Consiglio Regionale che approvò il PRP afferma con riferimento alle norme del PRP: *“Dalle norme non sembra, quindi, desumersi che la funzione passeggeri venga allocata nell'Ambito 6. Per contro nella tavola dell'Ambito 6 è indicata quale funzione “compatibile” con quella “caratterizzante” (che ovviamente è quella commerciale) la funzione “passeggeri”. Al riguardo sembra necessario chiarire che tale funzione passeggeri non può essere intesa quale funzione crocieristica, traghetti o mezzi veloci.”*

3) SE COSTITUISCE VARIANTE AL PRP IL PROGETTO PRESENTATO DALLA AP DEVE ESSERE SOTTOPOSTO A VAS

Il comma 3ter dell'articolo 6 del DLgs 152/2006 (testo unico ambientale) recita: *“Qualora il Piano Regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla parte II del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento”*

Il progetto presentato dalla Autorità Portuale di Spezia è sottoposto a VIA come abbiamo visto sopra e per gli aspetti di pianificazione (è una variante al PRP cioè a un piano urbanistico) è sottoposta a VAS.

Così si ricava dal confronto tra quanto esaminato in precedenza e la norma nazionale sopra citata.

4) LA VIOLAZIONE DELLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA DEL CONSIGLIO REGIONALE CHE HA APPROVATO IL PIANO ATTUALIZZATE ALLA DISCIPLINA IN VIGORE DELLA VAS

Ma in realtà la VAS andava applicata anche a prescindere da quanto sopra esaminato e quindi a prescindere dalla natura di variante al PRP dei progetti presentati dalla Autorità Portuale della Spezia, vediamo di seguito perché.

Secondo la delibera del Consiglio Regionale che approvò il PRP: *“Per quanto concerne le **Norme di Attuazione del PRP** e più in generale **il rapporto tra il PRP e i PUC** si rileva quanto segue. Le Norme di attuazione del PRP risultano per un verso, come afferma la stessa Relazione illustrativa, generiche, nel senso che l'attuazione degli interventi previsti è demandata a ”Schemi di assetto urbanistico” che vengono prescritti per tutti gli Ambiti considerati dal Piano. Al contempo il Piano non richiama – in quanto adottato anteriormente – i meccanismi di attuazione introdotti dalla LR 9/2003 contenente la disciplina per l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali e dei progetti di interventi negli Ambiti portuali. Né il Piano si dà carico di differenziare le regole e la conseguente disciplina della parte strettamente portuale o mista (portuale/industriale/urbana) e quelle parti prevalentemente urbane (intendendo per tali quelle in cui non si svolgono funzioni*

portuali). Conseguentemente non viene differenziata la normativa e le modalità di intervento. Al riguardo è prescrivere quanto segue. Le norme del PRP devono riportare per ciascun ambito la relativa disciplina di intervento in termini di destinazione d'uso, parametri e modalità attuative, flessibilità delle relative indicazioni."

Domanda:

dove sono gli schemi di assetto urbanistico relativi ai diversi ambiti di attuazione del PRP in primo luogo l'ambito del porto commerciale dedicato al traffico container che dovrebbero definire puntualmente le definitive destinazioni d'uso, i parametri e le modalità attuative (ad esempio la quantità di traffico container e il relativo dimensionamento reale delle banchine)?

La **Delibera Consiglio Regionale di approvazione del Prp** ha previsto la: verifica dimensioni nuove banchine in sede di attuazione dell'ambito porto commerciale. Afferma infatti la delibera: ".....con riferimento alla esigenza di garantire la necessaria flessibilità nell'attuazione del Piano, si ritiene ammissibile una flessibilità nella configurazione dei riempimenti esistenti e di nuova previsione entro la linea di testata dei moli come previsto nell'intesa in Comitato Portuale" in relazione alla attuazione cronologica delle opere previste dal PRP occorrerà che venga: "VALUTATO al riguardo che la prevista sequenzialità nella realizzazione delle opere connesse all'attuazione del PRP risulta in grado di ridurre, preliminarmente, le cause di impatto sulle componenti ambientali prima di procedere al completamento delle opere vere e proprie destinate a potenziare le attività produttive portuali attraverso il potenziamento di moli e banchine ;".

Domanda:

dove è stata fatta questa valutazione di flessibilità, dove sono i parametri di valutazione ambientale, sociale ed economica per svolgerla?

L'ordine del giorno di costituzione del Tavolo di Confronto sull'attuazione del PRP e relativo regolamento (Tavolo istituito con apposito odg del Consiglio Regionale in parallelo alla approvazione del PRP) prevedeva: modalità di svolgimento dei lavori e obiettivi del tavolo Secondo l'articolo 3 del Regolamento del Tavolo di confronto l'Assemblea dei partecipanti: "..... dovrà predisporre, sulla base del lavoro istruttorio della Commissione tecnica, documenti di indirizzo e di verifica/controllo in relazione:

1. alle modalità di attuazione e allo stato di rispetto delle prescrizioni previste dal giudizio di VIA
2. alla valutazione degli ambiti o dello stato di attuazione del PRP
3. verificare la tipologia e le modalità di approvazione/attuazione della fascia di rispetto porto città anche alla luce dei primi due punti
4. alla costruzione del percorso di implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale per l'area portuale".

Domande:

1. dove sono questi documenti di indirizzo e verifica/controllo?
2. perché non si è dato attuazione a quanto previsto dal Protocollo operativo dei lavori di tavolo?

5) PER DARE ATTUAZIONE A QUANTO SOPRA PREVISTO OCCORRE LA PROCEDURA DI VAS PER OGNI AMBITO DEL PRP SULLA BASE DEGLI SCHEMI DI ASSETTO URBANISTICI CHE DEVONO ESSERE PRESENTATI.

Applicare solo la VIA significa spezzettare l'attuazione dei diversi ambiti con l'obiettivo al massimo di stabilire qualche misura di compensazione ambientale per le opere previste a cominciare dai nuovi mega banchinamenti. **Applicare la VAS** vuol dire poter mettere in discussione le destinazioni funzionali generiche del PRP e quindi verificare ad esempio le dimensioni delle banchine, le dimensioni delle navi container e del traffico marittimo mercantile.

Che sia **necessario applicare la VAS** deriva da due dati oggettivi.....

Il primo è che il PRP è un piano-quadro come definito da Ministero dell'Ambiente e Consiglio Regionale, quindi un piano che in sede attuativa potrà essere oggetto di valutazione anche ad integrazione delle generiche destinazioni funzionali dei singoli ambiti a cominciare da quelli strettamente legati al porto commerciale, considerato che tali generiche destinazioni sono frutto di analisi e studi vecchi di oltre 20 anni!

Il secondo è che quanto sopra è ora previsto dalla nuova legge regionale appena approvata dal Consiglio della Liguria e che alla lettera b) comma 4 articolo 2 prevede espressamente che per i contenuti pianificatori del PRP debba essere applicata la VAS.

E' ovvio, a scanso di equivoci, che se all'interno degli ambiti del PRP ci saranno opere a cui è applicabile la VIA questa dovrà essere applicata..... ma solo ad integrazione della VAS applicabile all'interno dei vari ambiti e tenendo conto delle correlazioni, in termini di impatto ambientale, tra gli ambiti stessi. Infatti come ho più volte spiegato, anche in questo blog, mentre la **VIA ragiona per alternative tecniche** all'interno del quadro progettuale presentato (tecniche di disinquinamento, di mitigazione degli impatti, di prevenzione degli impatti, di monitoraggio degli impatti), **la VAS ragiona invece per scenari alternativi** su quelle che dovranno essere le destinazioni del territorio interessato dal piano.

6) LA IMPOSTAZIONE SVILUPPATA NELLE OSSERVAZIONI n.3,4 e 5 È COERENTE CON GLI ULTIMI INDIRIZZI DELLA NORMATIVA EUROPEA IN MATERIA DI PIANIFICAZIONE DEGLI AMBIENTI COSTIERI

La Direttiva 2014/89/UE sulla pianificazione degli ambienti costieri integrata con le politiche marittime ha per compito una pianificazione sostenibile non solo degli ambienti naturali marittimi e costieri ma anche degli usi di questi ambienti a cominciare ovviamente dal trasporto marittimo e dai porti commerciali e per la nautica da diporto.

I principi della nuova Direttiva in realtà sono già stati elaborati in vari documenti ufficiali a cominciare dal **Protocollo UE sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo** (entrato in vigore il 24/3/2011)

Tra i **principi del Protocollo** ve ne sono alcuni che sembrano fatti apposta per essere applicati al caso del porto commerciale e del relativo progetto di waterfront spezzino, vediamo elencati sinteticamente:

- 1.** Occorre applicare l'**approccio ecosistemico** alla pianificazione e alla gestione delle zone costiere, in modo da assicurarne lo sviluppo sostenibile.
- 2.** Occorre garantire una **governance appropriata**, che consenta alle popolazioni locali e ai soggetti della società civile interessati dalle zone costiere una partecipazione adeguata e tempestiva nell'ambito di un processo decisionale trasparente.
- 3.** Occorre garantire un **coordinamento istituzionale** intersettoriale dei vari servizi amministrativi e autorità regionali e locali competenti per le zone costiere.
- 4.** Occorre elaborare strategie, piani e programmi per l'utilizzo del territorio **chetenango conto dello sviluppo urbano** e delle attività socioeconomiche, nonché altre politiche settoriali pertinenti.
- 5.** Occorre garantire una **distribuzione bilanciata degli usi** sull'intera zona costiera, evitando la concentrazione non necessaria e una sovraccrescita urbana.
- 6.** Occorre definire **indicatori dello sviluppo** delle attività economiche al fine di garantire l'uso sostenibile delle zone costiere e ridurre le pressioni eccedenti la capacità di carico.

Oltre al Protocollo sopra citato la nuova Direttiva va letta in modo integrato con obiettivi e vincoli della **Direttiva sulla biodiversità** nonché della **Direttiva che istituisce un quadro per l'azione**

comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino, quest'ultima letta in modo coordinato con la **Comunicazione UE sui principi di pianificazione dello spazio marittimo**. In particolare, e ad integrazione dei principi elencati sopra derivanti dal Protocollo, la Direttiva sull'ambiente marino e soprattutto la Comunicazione sulla pianificazione dello spazio marittimo individuano **ulteriori principi di pianificazione** sostenibile dell'uso della costa e del mare territoriale:

- 1. strategicità temporale:** il tempo, in quanto la compatibilità degli utilizzi e le esigenze di gestione di una determinata area marittima potrebbero variare nel corso del tempo.
- 2. integrazione degli interessi:** mettere insieme gli interessi settoriali in una stessa area marittima attraverso obiettivi dettagliati e non linee generali da lasciare in mano nella fase attuativa ai privati secondo la logica della peggiore finanza di progetto
- 3. integrazione delle politiche di pianificazione:** coerenza fra pianificazione dello spazio terrestre e di quello marittimo - legame con la gestione integrata delle zone costiere
- 4. flessibilità della pianificazione:** Il processo di pianificazione deve essere sufficientemente flessibile da reagire a tali cambiamenti e consentire la revisione dei piani a tempo debito
- 5. quadro conoscitivo** sufficientemente ampio e approfondito anche su area vasta: La PSM deve fondarsi su informazioni affidabili e conoscenze scientifiche. È necessario che la pianificazione tenga il passo con l'evolversi delle conoscenze (gestione adattiva). La Commissione ha posto in atto diversi strumenti scientifici e per la raccolta dei dati destinati a coadiuvare la PSM in tale processo, fra cui una rete europea di osservazione e di dati dell'ambiente marino (EMODNET), una banca dati integrata per le statistiche socioeconomiche marittime (attualmente in fase di elaborazione da parte di ESTAT), l'Atlante europeo dei mari (previsto per il 2009) e il Monitoraggio globale per l'ambiente e la sicurezza (Kopernicus).
- 6. rispetto delle norme sulla sicurezza marittima:** si fa riferimento sia alla sicurezza della navigazione che ai rischi di incidenti navali e industriali

La nuova Direttiva 2014/89/UE disciplina le modalità attuative e procedurali dei principi generali nelle politiche delle articolazioni istituzionali degli stati membri

Nella Relazione di presentazione della proposta di Direttiva si legge (pagina 3) che :
“ Gli Stati membri dovranno elaborare e attuare processi coerenti per pianificare gli usi umani dello spazio marittimo e garantire la gestione sostenibile delle zone costiere. Uno dei principali valori aggiunti della proposta è il sostegno offerto alla connettività terra-mare grazie al requisito di coerenza tra la pianificazione dello spazio marittimo e la gestione integrata delle zone costiere. I dettagli della pianificazione e la determinazione degli obiettivi di gestione sono lasciati agli Stati membri. L'UE non prenderà parte a tali processi.”

In particolare gli obiettivi della direttiva andranno applicati agli strumenti di pianificazione esistenti

Secondo la Relazione di presentazione della Direttiva: *“Il processo di pianificazione propriamente detto deve essere condotto dalle autorità degli Stati membri in funzione delle rispettive strutture costituzionali e di governance, delle priorità politiche settoriali nazionali e, nella misura del possibile, deve basarsi su meccanismi e politiche esistenti.”*

Come dovrà essere recepita in Italia la Direttiva

La Direttiva lascia agli stati membri decidere come recepire nei propri strumenti di pianificazione, gli strumenti nuovi di pianificazione (piani di gestione dello spazio marittimo) e di programmazione (strategia di gestione integrata delle zone costiere). Ad esempio i principi e gli obiettivi definiti sia dalla nuova Direttiva che dal sopra citato Protocollo UE sulla gestione integrata delle zone costiere del mediterraneo potranno essere trasformati in

parametri vincolanti per gli strumenti di pianificazione esistenti, in Italia e in Liguria, come ad esempio:

1. piani regolatori dei porti
2. piani regionali di tutela delle coste
3. piani paesaggistici per le aree costiere
4. strumenti urbanistici tradizionali (piani urbanistici comunali, piani territoriali di coordinamento provinciali e regionali), ma anche strumenti urbanistici attuativi di questi piani.
5. piani dei trasporti nazionali e regionali con particolare riferimento alla attività marittima.

Mentre sugli strumenti di pianificazione, la nuova Direttiva lascia agli Stati membri la decisione su come coordinare quelli esistenti con quelli nuovi, sotto il profilo valutativo la nuova Direttiva impone che: *“La valutazione degli effetti ambientali legati ai piani di gestione dello spazio marittimo e alle strategie di gestione integrata delle zone costiere deve essere effettuata in conformità delle disposizioni della direttiva 2001/42/CE”* (pagina 4 Relazione **alla proposta di Direttiva**).

Ciò è confermato dal **Considerando n. 23 della Direttiva** secondo il quale: *“La direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁷⁾ riconosce la valutazione ambientale quale strumento importante per integrare le considerazioni ambientali nella preparazione e adozione di piani e programmi. Nei casi in cui i piani di gestione dello spazio marittimo possono avere effetti significativi sull’ambiente, è opportuno che siano soggetti alla direttiva 2001/42/CE. Se i piani di gestione dello spazio marittimo comprendono siti Natura 2000, al fine di evitare doppioni la valutazione ambientale può essere combinata con i requisiti di cui all’articolo 6 della direttiva 92/43/CEE.*

Aggiunge la **Relazione alla proposta di Direttiva** (pagina 4): *“Questa valutazione ambientale strategica farà sì che venga presa in considerazione in una fase precoce la totalità degli impatti, compresi quelli cumulativi, provenienti dalle varie attività umane e faciliterà pertanto l’attuazione di progetti futuri. Se in un secondo tempo risultassero necessarie valutazioni d’impatto ambientale per singoli progetti, la valutazione specifica sarà in grado di attingere alle analisi già svolte nell’ambito della pianificazione ambientale strategica; ciò consentirà di evitare una duplicazione delle valutazioni e i relativi oneri amministrativi”*

Si conferma quindi che gli strumenti di pianificazione degli ambienti costieri, devono essere valutati, non come somme di progetti, ma tenendo conto dell’area vasta in cui si vanno a collocare le diverse attività insistenti sullo spazio costiero e marittimo oggetto della pianificazione/programmazione. Solo così potranno essere presi in considerazione quegli *“impatti cumulativi provenienti dalle diverse attività umane”* citati dalla Relazione di presentazione della nuova Direttiva.

La visione strategica, tipica della **VAS** e quella di strumenti integrativi ad essa come gli **Studi di Impatto Portuale**, permetteranno di tenere in considerazione i principi/obiettivi della **Direttiva 2014/89/UE** sulla pianificazione degli ambienti costieri integrata con le politiche marittime.

Principi che hanno valenza non solo ambientale ma anche socioeconomica.

Non è un caso, parlando di gestione integrata delle zone costiere e delle relative politiche marittime, che a livello UE nell’ambito della revisione delle Reti Transeuropee di trasporto (in pratica l’ossatura delle principali infrastrutture europee) siano state proposte:

1. una lista di "core-ports" strategici per il futuro dell’Unione
2. una revisione della gerarchia degli investimenti portuali.

Seconda parte

Osservazioni su "ELABORATI GENERALI - RELAZIONE ILLUSTRATIVA PP/GN.02"

Nella relazione illustrativa sopra richiamata viene giustamente ricordato l'iter che portò all'approvazione, con prescrizioni, in sede di VIA nazionale del Piano Regolatore Portuale (PRP) della Spezia in data 11/04/2006.

Si ricorda che tale approvazione rimandasse, con la prescrizione n° 17, al fatto che "per ogni fase di realizzazione dovrà essere prodotto uno studio da sottoporre a procedura di VIA secondo le norme previste dalle leggi vigenti in materia" individuando nella competenza statale la procedura di assoggettabilità a VIA per gli interventi proposti negli ambiti omogeni 5 e 6 del PRP della Spezia.

Si ritiene che questi nuovi progetti contrastino con questa impostazione data dalle prescrizioni. Infatti, pur essendo stato definito il PRP, nella stessa prescrizione n° 17 come "piano-quadro di pianificazione e non attuativo" pare davvero spropositato che gli interventi proposti nei due ambiti siano totalmente difformi dal PRP approvato in merito a:

- quantità degli interramenti previsti per l'ampliamento e/o creazione di nuovi moli e risistemazione di quelli esistenti

- cambio di destinazione d'uso dei nuovi moli e/o di quelli esistenti.

Trattasi perciò non di interventi di realizzazione di ambiti ma di vere e proprie varianti che avrebbero dovuto portare a una diversa e nuova procedura autorizzatoria.

Osservazioni su " ELABORATI GENERALI - RELAZIONE DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DI CUI AL PARERE DEC/DSA/2006/00317 PP/GN.03"

Per quello che riguarda le **prescrizioni generali (PG)** di cui al parere sopra ricordato, si ritengono evasive e per nulla convincenti le risposte date dal documento PP/GN.03 in merito ai punti PG.1a, PG 1.c, PG 2 :

PG. 1a : Dovranno essere valutate e verificate Con gli Enti interessati le possibili interferenze sulle condizioni ambientali imposte dalla nuova destinazione alla funzione crocieristica assegnata a Calata Paita nell'ambito 5 che prevede la realizzazione di una nuova stazione marittima con relativo nuovo molo innestato sull'ambito.

Risposta dell'Autorità Portuale: Il Piano Regolatore del Porto riporta le indicazioni del PUC (2007) ed individua una fascia di rispetto Porto- Città con destinazione a verde pubblico, con la finalità di creare una separazione funzionale tra le aree operative del porto mercantile ed il centro abitato retrostante, il tutto a vantaggio della vivibilità delle aree cittadine. Inoltre, tale fascia ha la finalità di realizzare un camminamento che metta in contatto visivo il porto con la città, migliorandone l'inserimento urbano e mitigando gli impatti acustici dovuti alle attività del porto per mezzo di barriere fonoassorbenti. Evidenza di tale conformità viene data sia nello "Studio di Inserimento urbanistico", sia nel "Quadro Programmatico" dello Studio Preliminare Ambientale. Per un maggior approfondimento si rimanda alle sezioni specifiche del presente Progetto Preliminare.

PG. 1c : Dovranno essere valutate e verificate con gli Enti interessati le possibili interferenze sulle condizioni ambientali imposte dalle attività svolte su aree in concessione per usi cantieristici sulle adiacenti aree con destinazione d'uso "verde di quartiere" assegnata dal PUC preliminare della Spezia che non risulta recepita e definita nel PRP.

Risposta dell'Autorità Portuale: Il Piano Regolatore del Porto riporta le indicazioni del PUC (2007) ed individua una fascia di rispetto Porto- Città con destinazione a verde pubblico, con la finalità di

creare una separazione funzionale tra le aree operative del porto mercantile ed il centro abitato retrostante, il tutto a vantaggio della vivibilità delle aree cittadine. Inoltre, tale fascia ha la finalità di realizzare un camminamento che metta in contatto visivo il porto con la città, migliorandone l'inserimento urbano e mitigando gli impatti acustici dovuti alle attività del porto per mezzo di barriere fonoassorbenti. Evidenza di tale conformità viene data sia nello "Studio di Inserimento urbanistico", sia nel "Quadro Programmatico" dello Studio Preliminare Ambientale. Per un maggior approfondimento si rimanda alle sezioni specifiche del presente Progetto Preliminare.

PG 2 : Prima della progettazione delle parti di opera del PRP dovranno essere poste in verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio le norme tecniche ambientali come previste dalle Linee Guida del Ministero delle infrastrutture e Trasporti che dovranno dettagliare le azioni di progetto ed i relativi impatti derivanti dall'attuazione delle singole parti d'opera.

Risposta dell'Autorità Portuale: Con il presente documento facente parte del Progetto Preliminare di parte degli interventi afferenti agli Ambiti 5 e 6 si vuole dare riscontro dell'ottemperanza degli stessi alle prescrizioni imposte dal Ministero dell'Ambiente. Inoltre, l'ottemperanza in questo caso è altresì conseguita mediante l'intero corpus documentale redatto ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA degli stessi interventi progettuali.

E' del tutto evidente che la ratio delle prescrizioni emesse con il parere di VIA dell'11/04/2006 è di avere valutazioni, in concerto con gli altri Enti interessati, che sono assolutamente preliminari e non susseguenti o contemporanei alla presentazione delle opere previste nei diversi ambiti di intervento. Si cerca in questo modo di camuffare il non rispetto di prescrizioni date più di 9 anni fa con la realizzazione delle stesse attraverso i nuovi interventi di ambito proposti.

Per quello che riguarda le **prescrizioni Ambiente idrico, suolo e sottosuolo (PS)** e in particolare per i punti PS1, PS2, PS3, PS6, PS7, PS8 si riscontra la stessa evasività e il continuo rimando alle opere previste negli interventi proposti per gli ambiti 5 e 6, invece di dare indicazione precisa su quello che doveva essere fatto.

In particolare per la prescrizione PS1 : In relazione alle attività di dragaggio, tutte le operazioni dovranno essere realizzate ottemperando a tutte le modalità e le prescrizioni contenute nel verbale della Conferenza dei Servizi tenuta ai sensi della L.241/90, art. 4 e successive modifiche ed integrazioni presso il MATT in data 30 dicembre 2002 che risulta parte integrante del presente parere; indicativamente ma non esaustivamente si precisa che: per la modalità dei dragaggi si è optato per un sistema a benna mordente idraulica a chiusura ermetica operante in un campo protetto da panne confinate galleggianti in poliestere, saldamente ancorate al fondale esistente mediante corpi morti e catene di collegamento; le prescrizioni riguardano il Piano di monitoraggio da attuare prima, durante e dopo il dragaggio con l'impiego di sonde multiparametriche; lo smaltimento a terra di tali materiali dovrà essere fatto presso discariche autorizzate ovvero, per piccole quantità riciclabili, presso impianti di trattamento ed inertizzazione, per poi essere riutilizzati in rilevati stradali o simili; per l'eventuale sversamento del materiale di dragaggio in vasche di colmata devono verificarsi condizioni di permeabilità inferiore a 10^{-7} cm/s

le scriventi associazioni e comitati rilevano che proprio in questi giorni sono stati evidenziati con preoccupazione episodi di torbidità nelle acque all'interno del golfo della Spezia;

Sta infatti emergendo, anche grazie ad articoli di stampa locale, che le attuali operazioni di dragaggio, condotte in zona S.I.R. Di Pitelli, evidentemente non rispettano le vigenti prescrizioni, in quanto Arpal ha più volte rilevato elevata torbidità sia nelle immediate vicinanze della zona di scavo, che presso le sonde collocate presso gli allevamenti di acquacoltura/molluschicoltura.

Durante le operazioni di dragaggio, dal fondo del mare vengono prelevati sedimenti che vengono dispersi durante le operazioni di risalita della benne stesse fino ed oltre la superficie del mare. Le tipologie granulometriche sono le più svariate, ma le più pericolose sono a grana fina, come le

argille pelitiche, perché tendono a depositarsi molto lentamente quindi soggette ad una maggiore dispersione con la possibilità di contaminare sia grazie all'azione meccanica dei sedimenti che soffocano il biota, sia a causa di eventuali contaminanti presenti che grazie all'inversione del potenziale redox diventano biodisponibili entrando in contatto con gli organismi e la rete trofica.

Durante le precedenti operazioni di dragaggio presso il Molo Ravano sono state infisse palancole metalliche per agevolare l'ancoraggio delle gonne di contenimento del sedimento, mentre nelle odierne operazioni, non solo non vengono utilizzate le palancole, ma evidentemente, per quanto sopra scritto, i mezzi di contenimento sono del tutto inefficaci.

Segue articolo de La Nazione cronaca La Spezia edizione del 24/02/2015

La Spezia, 24 febbraio 2015 - Sospesa temporaneamente e in via cautelativa la raccolta, e quindi la commercializzazione, dei muscoli coltivati vicino alla diga interna di Ponente. L'ordinanza, firmata dal direttore della struttura complessa sicurezza alimentare dell'Asl spezzina, Mino Orlandi, si è fatta strada, nei giorni scorsi, sulla scia di un'anomala moria dei mitili, negli allevamenti collocati in prossimità della diga interna di Ponente, non lontano dalle Grazie, segnalata il 9 febbraio dai mitilicoltori locali.

Una moria che si attesta sul 20% del prodotto, andando decisamente contro tendenza rispetto a quel 5% che normalmente si registra in questo periodo dell'anno. Mentre sono in corso le indagini sulle possibili cause, si è reso necessario un provvedimento cautelare di divieto di raccolta, ancorato sul fatto che al momento non è possibile escludere la presenza di contaminanti di origine fisica, biologica o chimica. I consumatori possono però stare tranquilli, perché dal momento della segnalazione da parte dei mitilicoltori spezzini alle autorità competenti, non è avvenuta alcuna commercializzazione dei molluschi.

Sono ancora in corso le uscite in mare dei tecnici Arpal, per rilevare campioni da esaminare in laboratorio. Personale specializzato che in due specifiche giornate, il 3 e il 4 febbraio, durante normali monitoraggi nel mare nostrano, hanno verificato, nei pressi della sonda fissa installata tra gli allevamenti, due serie di valori elevati di torbidità dell'acqua. «A oggi – precisa la direttrice dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente ligure, Fabrizia Colonna – non abbiamo elementi precisi per definire la causa del fenomeno che ha interessato il tratto di mare a Ponente della diga, anche se non abbiamo riscontrato risultati anomali di tipo chimico».

Nessuna sostanza tossica, dunque, che abbia provocato la moria dei muscoli, ma piuttosto, come precisa la Colonna, una serie di possibili concause dell'evento. Sotto i riflettori dell'Arpal, infatti, le attività di dragaggio, «che – spiega la Colonna – eseguite con il campo mobile risultano meno efficaci rispetto a quelle messe in atto in precedenza, con la struttura fissa. Per questo abbiamo consigliato all'Autorità portuale di rivedere le modalità delle operazioni». Dragaggio che comunque non sembra influire completamente sull'accaduto, visto che nella giornata del 4 febbraio, quando è stata riscontrata l'alto tasso di torbidità, non erano in corso attività di bonifica dei fondali. L'Arpal ha esaminato anche il numero delle navi in transito, che risultano in aumento rispetto agli anni passati, le correnti marine e la marea rossa di gennaio che da analisi di laboratorio non è stata considerata tossica, dunque nociva.

Nel mare del Golfo sono poi emerse chiazze giallastre, ma nessuna forma di inquinamento da

idrocarburi. Diverse e differenti circostanze che, secondo la direttrice del centro ambientale spezzino, possono aver dato origine alla moria dei muscoli. «Può darsi che si tratti di un effetto meccanico – conclude la Colonna – legato alla particolare tipologia di lavorazione, ma solo nei prossimi giorni avremo un quadro maggiormente esplicativo». A breve verranno resi noti anche gli esami istologici, da parte dell'Asl, sui molluschi morti nei vivai.

Laura Provitina

Caso limite di questo rispondere con dei "faremo" alla richiesta delle prescrizioni di mettere in campo precise azioni è la risposta data al punto PS3 : Dovrà essere monitorato, secondo modalità da concordare con le competenti Autorità, l'andamento della carica dei nutrienti che si svilupperanno nella rada della Spezia in relazione all'incremento del personale viaggiante, passeggeri e quantità di rinfuse processate all'aperto in conseguenza dell'aumento del traffico marittimo; al fine di limitare le concentrazioni di nutrienti e di chemicals all'interno della rada portuale dovrà essere redatto un progetto che preveda la costruzione di opere di diversione (raccolta reflui dalle sedi stradali, controllo delle acque di scarico; controllo affluenti domestici ed industriali) per la canalizzazione in depuratori delle acque di dilavamento delle banchine portuali e delle sedi stradali e la depurazione degli scarichi a mare dei principali corsi d'acqua.

Risposta dell'Autorità Portuale: Tutti i piazzali saranno realizzati con un manto impermeabile in asfalto e dotati di apposite pendenze atte a fare confluire le acque piovane in una rete di raccolta costituita da pozzetti dotati di filtri atti a garantire la rispondenza delle acque di prima pioggia alle normative di legge vigenti; tale sistema consente di trattare anche le acque successive e quelle di prima pioggia. I sistemi previsti per la gestione della pulizia dei piazzali, la gestione delle aree officina e dei rifiuti solidi urbani, volti alla minimizzazione delle sostanze inquinanti potenzialmente trasferibili agli specchi acquei del golfo riguardano: - pozzetti e/o vasche muniti di sistema di trattenuta dei solidi in sospensione e degli idrocarburi; - lavaggio delle strade e dei piazzali con autospazzatrici di ultima generazione, con asportazione delle acque di lavaggio e successivo conferimento ad impianti di depurazione autorizzati; - raccolta dei rifiuti assimilabili ai solidi urbani in aree di raccolta dedicate e successivo smaltimento attraverso l'utilizzo di imprese specializzate nel settore; - utilizzo di sostanze biodegradabili (BIOFIX) per la minimizzazione del particolato (PM10) libero lungo la viabilità intra-portuale. Nell'ambito del nuovo terminal del Golfo, caratterizzato dalla presenza dei servizi igienici degli uffici amministrativi, degli spogliatoi del personale, degli uffici del gate d'ingresso e dell'officina, è prevista una nuova rete di scarico delle acque nere (limitata alla sola area in prossimità di Via San Bartolomeo), collegata alla fognatura pubblica posta nel sedime della viabilità; alla fognatura nera andranno anche le acque grigie delle cucine che saranno trattate dentro un degrassatore. La rete delle acque dei piazzali convoglierà le acque in mare dopo il passaggio in disoleatori, in modo da evitare lo scarico a mare di eventuali tracce di oli, idrocarburi o altre particelle oleose in sospensione. Il piazzale di lavaggio mezzi e di rifornimento del carburante dell'area officina avrà un sistema di trattamento delle acque di lavaggio e di prima pioggia dedicato; la superficie di questi piazzali sarà progettata con griglie e pendenze tali da convogliare tutte le acque di lavaggio verso un dissabbiatore, con funzione di vasca di prima pioggia, quindi ad un disoleatore con filtro di coalescenza. A valle di ogni sistema di trattamento delle acque meteoriche sarà collocato un pozzetto d'ispezione per verificare periodicamente l'efficacia del trattamento stesso con la possibilità di campionare le acque in uscita.

Qui si capisce che non è stato affatto realizzato quello che la prescrizione richiedeva, e cioè il monitoraggio secondo modalità da concordare con le competenti Autorità, l'andamento della carica dei nutrienti.

Per quello che riguarda le **prescrizioni atmosfera (PS)** per quello che attiene ai punti PS9, PS10, PS11.

Punto PS9 : 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 l'ARPAL; detto monitoraggio -da effettuarsi in continuo con postazioni fisse integrate da postazioni mobili gestite dal Proponente a titolo compensativo, individuate con particolare attenzione ai siti dove si prevede incremento delle emissioni- dovrà verificare l'attuale situazione ambientale della componente atmosfera nonché l'evolversi delle possibili variazioni determinate dall'attuazione del PRP per l'adozione delle eventuali misure di mitigazione; i dati misurati saranno resi disponibili oltre che all'ARPAL, al comune della Spezia, ed a richiesta anche ai comuni di Lerici e Porto Venere interessati dall'ambito portuale, e dovranno riferirsi, in sostanza, all'anteoperam, alla fase di realizzazione degli interventi ed al post-operam.

Risposta dell'autorità portuale : È stato firmato un protocollo con ARPAL per l'utilizzo del Laboratorio Mobile dell'Autorità Portuale nel corso del 2015, con cui verranno effettuati monitoraggi delle emissioni in atmosfera in alcune zone del Porto e limitrofe al Porto, precisamente: Marina del Canaletto, Calata Paita e via della Concia. Nello Studio Preliminare Ambientale, inoltre, è prevista una specifica sezione di implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale, nell'ambito della quale vengono indicate postazioni e metodiche di monitoraggio innovative finalizzate al controllo delle aree interessate dalle emissioni in atmosfera generate dal Porto. Le attività di monitoraggio previste, focalizzate sui ricettori più sensibili, possono essere eventualmente specializzate in funzione del confronto con ARPAL.

E' evidente che il punto delle prescrizioni in oggetto si riferiva alla realizzazione di un preciso programma di monitoraggio esteso a tutta la fascia urbana di possibile coinvolgimento in accordo con l'ARPAL, che lo stesso doveva essere in modalità continua e non con campagne a spot, anche fossero le stesse di durata di più mesi e che dovesse, lo stesso, essere relativo a tutta la zona urbana coinvolta dalle attività portuali e non di "alcune zone del porto e limitrofe al P

porto" come risponde l'Autorità Portuale. L'elaborato di riferimento che viene indicato (il PP/SPA.04.01) appare come un documento complesso, lungo 300 pagine pieno di dati tabelle ed elaborazioni che sembrano far tutto tranne che rispondere alla prescrizione, ed anche nel punto citato di implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (punto 4 della relazione QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE IMPATTI DEL PROGETTO E INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE PP/SPA.04.01) non si risponde in merito a: numero di postazioni di rilevamento, loro operatività 24 ore su 24 e tipologia degli inquinanti monitorati che era la richiesta implicita contenuta nell'osservazione stessa.

Paradossale è poi la risposta dell'Autorità Portuale al punto PS10, laddove la commissione VIA prescriveva : Il potenziamento delle attività portuali previste dal PRP, in grado di determinare incremento degli inquinanti tale da determinare valori critici degli stessi, potrà essere realizzato subordinatamente alla concomitante riduzione di detti valori in altri ambiti operativi; al riguardo, il Proponente, in accordo con gli Enti preposti, dovrà dare attuazione per quanto di competenza a tutte le azioni previste nella proposta di Piano di risanamento a tutela della qualità dell'aria adottato dalla Regione Liguria anche sulla base di ulteriori azioni aggiuntive previste per detto piano da parte del Consiglio Regionale; dovranno essere adottate le migliori tecnologie disponibili per il convogliamento e per l'abbattimento delle emissioni provenienti dalle attività di verniciatura e sabbiatura.

L'Autorità Portuale risponde: Le valutazioni effettuate hanno evidenziato che le scelte progettuali adottate nella definizione delle modalità di potenziamento del terminal portuale consentiranno di incrementare la movimentazione senza un aumento significativo del carico emissivo. Anzi, in

presenza di una piena realizzazione del progetto di transizione, avviato dall'Autorità portuale, da combustibili classici a LNG (Liquefied Natural Gas), si assisterà ad una significativa riduzione del carico emissivo. Le scelte progettuali che consentono tale risultato, in accordo a quanto previsto dal Piano di risanamento a tutela della qualità dell'aria, sono: • elettrificazione dei nuovi moli; • potenziamento della movimentazione su ferro; • progetto di transizione da combustibili classici e LNG. Agli interventi di carattere progettuale si associano ulteriori interventi specifici atti a incrementare ulteriormente le performance ambientali del progetto: • trattamento con materiali fotocatalitici dell'ambito di imbocco della subalvea e delle viabilità interne al porto; • periodici trattamenti attraverso tecniche di biofissaggio delle polveri, mediante la periodica posa di MICROPAN BIOFIX dei piazzali di movimentazione delle merci; • interventi di carattere gestionale/organizzativo atti a limitare le emissioni in atmosfera. Si segnala inoltre che le opere in progetto non prevedono, né in fase di realizzazione né in fase di esercizio attività sistematiche di verniciatura e sabbiatura.

La prescrizione parla chiaro: subordina il potenziamento delle attività portuali previsto dal PRP con la "concomitante riduzione di detti valori in altri ambiti operativi" quindi non è sufficiente che le "valutazioni effettuate" (quali?) portino ad "incrementare la movimentazione senza un aumento significativo del carico emissivo". Dove si deduce questa valutazione? In quali zone ci saranno le riduzioni richieste? aA questyo l'Autorità Portuale non risponde. Anche in merito al punto su l'elettrificazione dei nuovi moli, come presentato nella risposta alla prescrizione, non trova un riscontro dettagliato e preciso di progettazione che consente di accogliere positivamente questo punto.

Per tutta la parte delle **prescrizioni rumore (PS)** si possono sostanzialmente confermare le considerazioni delle scriventi associazioni alle prescrizioni sulla parte relativa alla parte delle prescrizioni atmosfera: le risposte fornite dall'Autorità Portuale richiamante lo Studio Preliminare Ambientale e la specifica sezione di implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale **in realtà non chiariscono i dettagli precisi di questa implementazione del piano di monitoraggio anche per ciò che riguarda il rumore.**

Osservazioni su "INTERVENTI DI INTER-AMBITO: NUOVO ASSETTO PP/IA.02.01.01 - INFRASTRUTTURALE DELLE AREE PORTUALI FASCIA DI RISPETTO DEGLI AMBITI URBANI QUARTIERE CANALETTO E QUARTIERE FOSSAMAISTRA RELAZIONE TECNICA PP/IA.0201.01"

La fascia di rispetto tra le attività portuali e gli ambiti urbani di Viale San Bartolomeo, quartieri di Canaletto e Fossamastra è sempre stata considerata un elemento essenziale per mitigare le criticità ambientali che vengono generate dalla movimentazione di merci all'interno del Porto Mercantile della Spezia. Essa, come del resto succede in molti porti del nostro paese (è appena il caso di citare Genova) deve essere un vero e proprio "stacco" anche in termini di metri lineari di differenza, dalle aree in cui si svolgono movimentazioni continue (lo scarico dalle navi, il posizionamento dei containers o delle altre merci nei piazzali e la loro destinazione sui vettori, siano essi su ruota o su ferro) e l'abitato urbano. le emissioni inquinanti (soprattutto di origine atmosferica e del rumore) fanno parte da sempre delle problematiche riscontrate anche dalle seppur limitate e spesso inadeguate campagne di monitoraggio, richieste dalle stesse prescrizioni ambientali in sede di parere favorevole di impatto ambientale rilasciato dal Ministero dell'Ambiente in data 11/04/2006. Stupisce che la proposta progettuale contenuta nel documento sopra citato indichi in solo pochi metri la distanza che si aggiungerebbe alla attuale situazione, di fatto coincidente tra il muro di cinta dell'area portuale e il Viale San Bartolomeo. Gli scriventi, pur riconoscendo le problematiche dello scalo spezzino e delle sue interconnessioni (stradali e ferroviarie) con la città ritengono inadeguata, poco studiata e corredata da analisi tecniche e scientifiche più approfondite, l'attuale proposta. Si tende, insomma, a fotografare l'esistente aggiungendo sia pannelli fotoassorbenti che alberature in

un contesto che rimane sostanzialmente invariato, senza creare un fascia di raccordo, abbattimento delle problematiche e di vera fruizione pubblica di questo spazio. **Il progetto deve perciò essere completamente ripensato.**

Osservazioni su "AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA - RADDRIZZAMENTO E AMPLIAMENTO MOLO ITALIA RELAZIONE TECNICA PP/A5.02.01" e su "AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA" - NUOVO MOLO CROCIERE A SERVIZIO DELLA STAZIONE MARITTIMA RELAZIONE TECNICA PP/A5.03.01"

Unifichiamo in un unico punto le nostre osservazioni su due interventi che riguardano la zona della passeggiata a mare e della Calata Paita perchè entrambi gli interventi proposti sono problematici in merito alle modificazioni della linea di costa che andrebbero a produrre. Non ci sono studi approfonditi su come le soluzioni proposte vadano ad interagire e probabilmente ad alterare il flusso delle correnti e, soprattutto per quello che riguarda il nuovo molo crociere, si tratta di una "lingua" di cemento che, distando poche decine di metri sia dal molo Italia "raddrizzato" che dal vicino molo Fornelli, costituirà una vera e propria "chiusura" dello specchio a mare prospiciente. **Gli interventi proposto si configurano come dei veri e propri nuovi tombamenti riducendo gli spazi a mare, producendo così un vero e proprio "consumo di mare".**

Il richiamo della presenza degli stessi progetti negli elaborati del "master plan del fronte a mare della Spezia - Calata Paita (proposta di Waterfront elaborata dallo studio Llavador) non significa del resto alcunchè visto che il progetto definitivo non è mai stato approvato ai sensi delle leggi urbanistiche e quindi di fatto mai diventato "la norma" del PRP.

Osservazioni su "AMBITO OMOGENEO 6 PORTO MERCANTILE AMPLIAMENTO A MARE DEL MOLO GARIBALDI RELAZIONE TECNICA E DATI PRESTAZIONALI PP/A6.02.01"

Per quello che riguarda questo punto si rimanda alla "Prima Parte" di questo documento di osservazione in particolare al punto 2.

Osservazioni su "AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE" REALIZZAZIONE TERZO MOLO IN ZONA FOSSAMAISTRA RELAZIONE TECNICA PP/A6.03.01" - "AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE" AMPLIAMENTO A MARE MARINA DEL CANALETTO PP/A6.04.01" - "AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE" AMPLIAMENTO A MARE DEL TERMINAL DEL GOLFO PP/A6.05.01"

I tre interventi proposti costituiscono dei punti di notevole entità, in termini di riempimenti a mare, individuati dal PRP di cui questo Ministero ha fornito parere favorevole di VIA in data 11/04/2006 con le prescrizioni di carattere ambientale riportate da questo documento alcune pagine fa.

Gli interventi proposti vanno oltre il limite di 140.000 mq massimi (più 35.000 mq di compensazioni delle aree che vengono restituite al pubblico, anche se su questo numero i pareri sono discordi) che sono alla base dell'intesa Comune della Spezia - Autorità Portuale - intesa obbligatoria per legge- preventiva all'approvazione definitiva del PRP della Spezia.

Questo senza ricordare il notevole impatto che il tombamento di centinaia di metri quadrati di mare comporterà, con l'aggiungersi di movimentazione delle merci (prevalentemente containers) e quindi l'accentuarsi di problematiche ambientali (emissioni sonore e atmosferiche) che l'esiguità della fascia di rispetto proposta (come osservato appena sopra) non riuscirà certo a mitigare.

E' appena il caso di ricordare che, nelle zone degli spazi a mare del Canaletto e di Fossamaistra sussistono delle "marine" storiche che verrebbero tombate definitivamente, senza che vi sia data

possibilità di trovare soluzioni e ipotesi alternative di collocazione (per quanto discutibili anch'esse, infatti la posizione degli scriventi è che i riempimenti non si devano realizzare e che si continui ad avere una tradizione marina del resto evidenziata che le due "marine" esprimono due distinte squadre che partecipano al "Palio del Golfo della Spezia" che si tiene tutti gli anni la prima domenica di Agosto.

Conclusioni

Le Associazioni e il coordinamento dei quartieri del Levante, sottoscrittori di queste osservazioni, ritengono che gli "Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia - Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto Mercantile" proposti dall'Autorità Portuale costituiscano non un'adeguamento al PRP di cui al parere favorevole del Ministero dell'Ambiente in sede di VIA dell' 11/04/2006 ma, nei fatti, un vero e proprio nuovo PRP e quindi chiedono la formulazione di un parere negativo da parte della commissione VIA nazionale.

Porgendo distinti saluti

**per Legambiente Liguria
Stefano Sarti**

**per Vas La Spezia
Franco Arbasetti**

**per il WWF Italia il delegato ligure
Marco Piombo**

**per il coordinamento dei quartieri del levante spezzino
Rita Casagrande, Tullio Gandolfi, Angelo Majoli**

La Spezia, 6 Marzo 2015