



Città della Spezia



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

E.prot DVA - 2015 - 0008007 del 23/03/2015

All'Autorità Portuale
Via del Molo 1
19126 La Spezia

Prot. 19142/27.02.15



Al Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Oggetto: Verifica di assoggettabilità art. 20 D Lgs 152/06 sul documento dell'Autorità Portuale per interventi di riqualificazione e sviluppo del porto (ambiti 5 e 6)

In merito agli interventi ricompresi nello screening di VIA rileva che gli stessi, in gran parte già valutati dall'Amministrazione Comunale, pongono nel loro insieme alcune riflessioni per le eventuali ripercussioni di carattere ambientale.

In primo luogo si vuole evidenziare quelli che il Comune ritiene interventi prioritari per un migliore rapporto di carattere ambientale tra porto e città:

1. la realizzazione della fascia di rispetto e l'attuazione del progetto di potenziamento del fascio binari con annessa installazione di barriere fonoassorbenti tra S.Cipriano e S.Bartolomeo che consente il potenziamento del trasporto su rotaia a scapito di quello su gomma, eliminando anche l'utilizzo dei locomotori diesel e migliore l'impatto acustico e atmosferico con l'abitato prospiciente;
2. una corsia di ingresso a raso dallo svincolo Stagnoni sotto il cavalcavia ferrovia che unito a quello già esistente in uscita, che consente di servire direttamente dall'autostrada il terminal Ravano;
3. il nuovo piazzale su palificazione in corrispondenza del diffusore Enel che consente unitamente al punto 2 di realizzare un lay-out unico infrastrutturale interno al porto, in grado di servire anche il terminal Tarros e il suo ampliamento, nonché di realizzare la fascia di rispetto della zona di Fossamastra,
4. la realizzazione dell'ampliamento di Levante del Molo Garibaldi che consente dal punto di vista ambientale di eliminare l'attività portuale merci nel fronte del viale Italia e restituire lo spazio di Calata Paita ad usi urbani.

Poiché alcuni interventi prevedono opere su moli e sporgenti che interessano specchi d'acqua, si ricorda che l'intero golfo tuttora ricade nel Sito di interesse Regionale di Pitelli e che pertanto l'approvazione degli interventi dovranno seguire i criteri e le procedure tutt'ora in atto.

In riferimento alle problematiche acustiche si rileva che il rumore determinato dalle navi all'accosto sia in qualche modo proporzionato alla loro dimensione.

Gli interventi previsti nei vari ambiti hanno, fra gli altri, anche lo scopo di consentire l'accosto di navi anche molto più grandi (con raddoppio previsto, nel prossimo quindicennio, del traffico di containers e anche aumento di passeggeri crocieristi), per cui, sempre in termini generali, gli interventi dovranno essere previsti con dotazione nelle varie banchine di impianti di



prese elettriche a terra in modo tale che sia consentito l'approdo delle navi in grado di utilizzare questa dotazione.

Riguardo agli interventi di mitigazione acustica previsti nel progetto del fascio binari, si rileva che la presenza di un fronte di edifici multipiano lungo il viale S. Bartolomeo induce a ritenere che, sia pure accogliendo favorevolmente la realizzazione di una siffatta infrastruttura, le abitazioni ai piani più elevati possano non vedere interamente risolte le problematiche acustiche, per cui è necessario che siano anche previste misure di risanamento direttamente alle varie sorgenti, sia di tipo strutturale, che anche gestionale. Gli studi acustici effettuati, che paiono aver approfondito anche gli apporti delle singole sorgenti, sembrano volti proprio all'individuazione di questi ulteriori elementi di risanamento, che pure dovranno essere studiati nel dettaglio e messi in opera, così come pure dovrà essere definitivamente affrontato e risolto, anche con le metodiche sopra ricordate, il problema determinato dallo stazionamento delle navi in porto, specie quelle di maggior stazza.

In ogni caso dovrà quindi prevedersi il mantenimento di un monitoraggio acustico "post-operam" che tenga conto anche di queste problematiche e che sia compiuto anche presso i recettori che potrebbero permanere come più esposti ai fenomeni sonori.

Venendo quindi a considerare alcune questioni particolari, si deve anzitutto rilevare che la "realizzazione del terzo molo in zona Fossamastra" (soprattutto il relativo riempimento), ma anche il previsto allungamento dello sporgente del Terminal del Golfo possono incidere sullo stato delle correnti e micro correnti lungo costa, e quindi comportare modifiche nelle modalità di diffusione dello scarico termico della centrale ENEL e anche sulle modalità di accertamento del rispetto dei limiti.

Per questo occorre sottoporre la questione al competente Ministero dell'Ambiente in relazione all'A.I.A. rilasciata alla termocentrale, e risulta pertanto opportuna in tale circostanza l'effettuazione di uno studio che analizzi i riflessi dell'opera sia sulle correnti, sia sull'ecosistema della rada.

Quanto al "molo crociere", di cui si rileva che il relativo progetto non è stato ancora definitivamente approvato, si ritiene che si tratti di una struttura di grandi dimensioni, e soprattutto di particolare lunghezza, posta all'interno dell'ambito 5, la quale potrebbe costituire difficoltà di navigazione e di manovra delle navi, di grandi dimensioni quali sono quelle da crociera, che si prevede possano interessare l'area specifica, con conseguenti rischi ambientali che potrebbero essere conseguenti a eventuali incidenti o collisioni.

Sono state analizzate anche le risposte contenute nel documento attualmente presentato, circa l'ottemperanza delle prescrizioni date dal Ministero in ambito VIA (decreto n° 317) e, al riguardo, si osserva in particolare:

- nella Prescrizione 3 si ribadisce che dovrà essere prevista la raccolta ed il trattamento delle acque dei piazzali e delle strade di collegamento interno, sia in ambito comune che dei singoli concessionari, al fine di ridurre l'impatto sull'habitat marino. Per tale incombenza dovranno essere presentate presso le competenti sedi idonee progettazioni, da prevedersi già in ambito programmatico;
- riguardo la Prescrizione 5, si evidenzia che dovrà essere condotta un'adeguata progettazione relativamente all'adeguamento idraulico dei corsi d'acqua interessati dagli interventi, con particolare attenzione ai tratti interessati da opere di tombamento, con priorità per i canali che hanno già determinato problematiche di allagamento nelle zone limitrofe allo sbocco, come per altro in corso ad esempio per il Torrente Cappelletto;
- circa la Prescrizione 6, si richiama l'affermazione riportata nella documentazione ossia "non sussistono versanti retrostanti con problematiche di stabilità". Dal momento che la

VIA nazionale demandava invece alla Regione la promozione di studi per la gestione e miglioramento dei versanti prospicienti il porto e dei bacini defluenti direttamente nella baia, si ritiene che questo aspetto debba essere maggiormente dettagliato e in ogni caso concertato con la Regione;

- sulla Prescrizione 9, nella risposta all'ottemperanza è stato fatto riferimento all'implementazione del piano di monitoraggio della qualità dell'aria dove verranno indicate le postazioni e le metodiche di monitoraggio. Si ritiene che tutte queste attività debbano essere eseguite in accordo con Arpal e Comune, e che in particolare si concerti inoltre con detti soggetti l'individuazione dei recettori più sensibili.
- In merito alla Prescrizione 10 (coerenza col piano di risanamento della qualità dell'aria), nella risposta all'ottemperanza viene indicato che le scelte progettuali che consentono tale risultato sono:
 - elettrificazione dei nuovi moli
 - potenziamento della movimentazione sul ferro
 - progetto di transizione da combustibili classici a LNG

Tali scelte, individuate dal documento in conseguenza di una compiuta istruttoria, dovranno pertanto essere realizzate contestualmente alla realizzazione delle opere progettate, anche per dare puntuale esecuzione alla programmazione regionale in materia.

Inoltre nella documentazione presentata viene affermato che con gli interventi previsti si ha la riduzione dell'NOx, mentre è in mantenimento costante il PM10 pertanto si chiede esplicitazione delle motivazioni di queste risultanze.

Dovranno essere altresì specificate e utilizzate le migliori tecnologie di abbattimento delle emissioni provenienti da attività di verniciatura e sabbiatura come prescritto, anche se viene affermato che non vengono svolte attività in maniera sistematica.

- Riguardo le Prescrizioni 12-13, negli studi presentati viene fatto riferimento all'impatto dell'ampliamento ferroviario, del traffico ed è stata condotta anche un'analisi di tutte le sorgenti riguardanti l'attività interna portuale, concludendo che l'apporto principale deriva dall'ampliamento ferroviario, il cui impatto sarà mitigato con le barriere antirumore. Anzitutto, il previsto corposo ampliamento della movimentazione via ferrovia, comporterà un estremamente rilevante (raddoppio) dei transiti notturni che potranno essere solo parzialmente compensati dalle opere strutturali previste di contenimento, per cui dovrà anche essere previsto e prescritto l'utilizzo dei mezzi locomotori a minor impatto e l'uso delle motrici diesel dovrà essere limitato alle sole aree dove non siano possibili soluzioni alternative.

Si ricorda che dalla Polizia municipale sono state condotte misurazioni fonometriche nel 2011 presso Marina del canaletto e Fossamastra, da cui si è rilevato invece che l'apporto maggiore di emissione di rumore risulta l'attività portuale, rispetto al traffico stradale. Pertanto si conferma la necessità di ulteriori approfondimenti riguardanti l'apporto di tutte sorgenti presenti in attività portuale, con conseguente ipotesi di interventi di risanamento come peraltro sopra descritto.

Venendo a considerare poi la congruità con quanto stabilito dal Ministero dei B.A.C. nel parere del 13.1.2006, si evidenzia ulteriormente che, relativamente alla prescrizione 19MIBAC.8, nella risposta all'ottemperanza viene ribadito che per il rispetto delle emissioni di anidride solforosa risultano importanti la scelta di elettrificare il molo di nuova



Città della Spezia.

elettrificazione ed il progetto di transizione da combustibili classici a LNG, pertanto tali interventi come già messo in rilievo in precedenza, devono essere realizzati contestualmente alla realizzazione degli interventi. Si ritiene a tal riguardo necessario che per poter effettuare la gestione di tale prescrizione, si proceda a monitorare anche il parametro anidride solforosa.

Assessore Sostenibilità Ambientale
Davide Natale

Vice Sindaco e
Assessore Infrastrutture
Cristiano Ruggia