

Il segretario della Commissione
MARE
Ufficio
VIA e VAS

La presente copia fotostatica composta
di N° 26 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 24-04-2015



CB

RAY

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 461 del 20.04.2015

Progetto	<i>Verifica di Ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185 del DLgs. 163/2006 s.m.i.</i> Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale ID Vip: 2952
Proponente	Autorità Portuale della Spezia

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'Per', 'Lett', 'Tea', 'A', 'Bn', 'vs', 'Ant', and 'FIR'.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota DVA/2015/3805 del 11/02/2015 con cui la Direzione Generale ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la verifica di ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185 del D.Lgs. 163/2006 ss.mm.ii. alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC 317/2006 relativo al progetto "Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale" presentato dall'Autorità Portuale della Spezia (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTA la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 "Compiti della Commissione Speciale VIA";

PRESO ATTO che con Decreto VIA DEC - VIA n. 317/2006 è stato espresso giudizio positivo di Compatibilità Ambientale relativo al Progetto del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari del Porto di La Spezia da realizzarsi in Comune di La Spezia (SP), presentato dall'Autorità Portuale di La Spezia;

VISTA la nota prot. DVA-2013-01775 del 23/01/2013 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali chiarisce all'Autorità Proponente e alle Autorità Regionali coinvolte la competenza del MATTM a istruire la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per la realizzazione del nuovo molo ("Molo Crociere") previsto nel Piano Regolatore del porto di La Spezia in relazione al Decreto VIA DEC - VIA n. 317/2006 relativo al Progetto del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia da realizzarsi in

Comune di La Spezia (SP), presentato dall'Autorità Portuale di La Spezia, relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari;

VISTA la nota prot. DVA-2013-0005210 del 27/02/2013 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali comunicava al Proponente che: *"Alla luce della richiamata prescrizione n. 17, che impone che" (...) per ogni fase di realizzazione, dovrà essere prodotto uno studio da sottoporre a procedura di V.I.A. secondo le norme previste dalle norme di legge vigenti in materia, si ritiene necessario precisare che il D.Lgs 152/2006 prevede due differenti procedure di V.I.A.: la Verifica di Assoggettabilità (art. 20), e la Valutazione di Impatto Ambientale (art. 23 e seguenti). E' facoltà del proponente, in possesso delle informazioni progettuali e ambientali, determinare quale sia la procedura da avviare"*;

VISTA la nota prot. 0052443/GAB del 09/12/2013 con la quale il Capo di Gabinetto risponde al quesito formulato in data 15/10/2013 dall'Autorità Portuale di La Spezia in merito alla corretta interpretazione della prescrizione n. 17 del Decreto V.I.A. n. 317/2006, con riferimento all'individuazione della procedura VIA (regionale o statale) da applicare agli interventi correlati all'attuazione del Piano Regolatore Portuale del porto di La Spezia, che ribadisce la competenza del MATTM e rimanda alla nota DVA-2013-0005210 del 27/02/2013 sopra richiamata;

VISTA la Delibera CIPE n. 44/2013 del 19 luglio 2013 ai sensi dell'art. 128 del D.Lgs 163/2006 e relativo al Programma triennale 2013-2015 dell'Autorità portuale della Spezia - Verifica di compatibilità con i documenti programmatori vigenti (GU n.214 del 12-9-2013) che: *"Esprime parere di compatibilità del Programma triennale 2013-2015 dell'Autorità portuale della Spezia con i documenti programmatori vigenti, fermo restando che il Programma stesso troverà attuazione nei limiti delle effettive disponibilità"*;

CONSIDERATO che:

- il Proponente (Autorità Portuale della Spezia), con nota Prot. 16009 del 19/11/2014, acquisita agli atti con Prot. DVA-2014-39945 del 03/12/2014, ha avanzato istanza ai sensi dell'art. 166, comma 3, del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. in merito al Progetto Definitivo *"Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto commerciale"*;
- con nota Prot. 46989 del 27/11/2014, acquisita agli atti con Prot. DVA-2014-39291 del 27/11/2014, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato la Conferenza di Servizi che si è tenuta il 17/12/2014, in esito alla quale, l'Autorità Portuale della Spezia, con nota Prot. 17679 del 23/12/2014, acquisita agli atti con Prot. DVA-2015-642 del 12/01/2015, ha rettificato l'istanza precedentemente presentata, precisando che *"[...] gli interventi individuati quali strategici di Legge Obiettivo sono quelli relativi all'utilizzo dei fasci ferroviari della Spezia Marittima come connessione rientrante nella Legge Obiettivo, raccordo dell'«Ultimo Miglio» tra gli allacci plurimodali La Spezia - Genova - Savona. Pertanto, l'oggetto di approvazione in Legge Obiettivo è relativo al solo fascio di binari in progetto, mentre per tutto ciò che riguarda gli interventi inerenti le barriere di protezione acustica e del sistema water-front, saranno ricompresi nell'ambito della differente procedura ordinaria di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.20 del D.Lgs. 152/2006"*;
- il Proponente con nota prot. 16745 del 03/12/2014, acquisita agli atti con Prot. DVA-2014-40303 del 05/12/2014, ha trasmesso *La relazione generale del Responsabile Unico del Procedimento* come integrazione volontaria;

VISTO il Parere Tecnico ex art. 9 DM 150/07 n. 1710 del 06/02/2015 relativo al Progetto Definitivo *"Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale"* trasmesso alla Direzione con nota prot. CTVA-2015-0000403 del 09/02/2015;

PRESO ATTO che la Regione Liguria con nota prot. n. PG/2015/23964 del 10/02/2015 acquisita agli atti con nota prot. DVA-2015-4639 del 17/02/2015 dichiara che: *"In relazione all'intervento in oggetto, si ritiene utile far presente che le opere in previsione sono state valutate positivamente sotto il profilo ambientale nell'ambito del Piano Regolatore portuale. Peraltro, vista la natura del progetto quale potenziamento dell'impianto ferroviario a servizio del Porto Mercantile della Spezia, equiparabile ad una sostituzione/allungamento di impianti esistenti e ad un loro adeguamento alle attuali caratteristiche d'armamento, non sembrerebbero ricorrere le condizioni previste dal punto 17 delle prescrizioni del*

OEC/OSA/2006/00317 recante il giudizio positivo di compatibilità del Piano Regolatore Portuale e non si ritiene quindi necessario l'assoggettamento al procedimento di verifica ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e s.mm.ii";

PRESO ATTO che il Proponente, con nota prot. DVA-2015-1642 del 20/01/2015 acquisita agli atti con nota prot. CTVA-2015-0000285 del 30/01/2015, ha avanzato istanza, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., di Verifica di Assoggettabilità alla VIA per gli Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia. Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto mercantile", in ottemperanza alla prescrizione n. 17 del Decreto 317/2006;

PRESO ATTO della riunione svoltasi presso la Commissione CTVA in data 05/02/2015, a seguito della quale il Proponente ha trasmesso, con nota prot. DVA-2015-0003805 del 11/02/2015, la "Documentazione integrativa alla richiesta di Parere Tecnico. Relazione del progettista ai sensi dell'art. 166 del DPR 166/2006 e ss. mm. e ii";

VISTA ed ESAMINATA la documentazione trasmessa dal Proponente:

1. *Progetto Definitivo* acquisito agli atti con nota prot. DVA-2015-0001322 del 16/01/2015 relativa al Progetto Definitivo "Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto commerciale" trasmessa alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale con nota prot. DVA-2015-0001322 del 16/01/2015;
2. *Documentazione integrativa alla richiesta di parere tecnico- Relazione del Progettista* acquisita agli atti con nota Prot. 0002112 del 09/02/2015, acquisita dalla Direzione con nota Prot. n. 3805 del 11/02/2015;
3. con nota Prot. CTVA-2015-0000694 del 03/03/2015 consistente in:
 - *Precisazioni e trasmissione nuova relazione illustrativa del R.U.P.* Autorità Portuale di La Spezia Registro di protocollo N. 0017679 del 23/12/2014 trasmessa al MATTM e al MIT;
 - *Relazione Tecnica Illustrativa* della Regione Liguria Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica – Settore Urbanistica e Tutela del Paesaggio PG/2014/237907 del 15/12/2014 in cui si conclude che: "Si ritiene che il suddetto progetto che determina un sufficiente inserimento dell'intervento nel contesto d'ambito, in cui sono presenti i spraindicati vincoli 'generici' imposti a norma dell'art. 142 del D.L. n.42/2004 e s.m., risulta essere altresì ammissibile anche sotto il profili paesaggistico-territoriale, in quanto conforme all'art. 38 delle Norme Tecniche di Attuazione del vigente P.T.C.P. Appare peraltro necessario, al fine della migliore qualificazione delle opere sotto il profili paesistico-ambientale, prescrivere che:
 - *al fine di rendere fattibile la soluzione progettuale relativa alla riqualificazione funzionale architettonica dell'interfaccia al porto della città della Spezia che prevede una 'Fascia di rispetto' non inferiore a 10 mt, sia prevista la riduzione dell'ampiezza della fascia di binari con conseguente adeguamento del fascio di binari ferroviari o attraverso la traslazione più a sud dello stesso o alla rinuncia di uno o più binari;*
 - *siano puntualmente rispettate le modalità esecutive dell'intervento, descritte nella documentazione di progetto, relativamente alle parti esterne, al fine di garantire una corretta integrazione delle nuove opere con quelle esistenti nel contesto d'ambito".*
 - *relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317;*
 - *Programma di recupero urbano e sviluppo sostenibile del territorio – PRUSST Area centrale La Spezia – Val di Magra;*
 - *Progetto Definitivo della Riqualificazione funzionale architettonica dell'interfaccia porto-città della Spezia, intervento di protezione antifonica e relativo inserimento ambientale e paesaggistico lungo viale San Bartolomeo per l'ambito progettuale n° 1 e n° 2 e comprendente, anche, la documentazione relativa all'approfondimento relativo alle richieste di integrazioni del Comune della Spezia e della Regione Liguria espresse nella conferenza dei servizi del 17/07/2014, lo studio di fattibilità ambientale e la relazione paesaggistica ai sensi del DPCM del 12/12/2005;*
 - *comunicazione dell'avvio del procedimento relativo all'istanza di autorizzazione ex art. 146 del DLgs. 42/2004 e s.m.i. per il Potenziamento di impianti ferroviari della Spezia marittima*

- conforme al Piano Regolatore Portuale. Invio atti alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria per l'espressione del parere vincolante ai sensi dell'art. 146 comma 5 del DLgs. 42/2004 e s.m.i. (prot. n. PG/2014/237907 del 15/12/2014);
- comunicazione della Regione Liguria – Dipartimento pianificazione territoriale, urbanistica – settore urbanistica e tutela del paesaggio, al MIT – Struttura Tecnica di Missione, relativamente al Progetto definitivo di Potenziamento del parco ferroviario portuale di “La Spezia Marittima” e del Progetto definitivo di posa in opera di barriere fonoassorbenti lungo viale San Bartolomeo nell’ambito della riqualificazione della zona di confine tra porto e città, in cui la scrivente afferma che “...per quanto concerne l'accertamento della conformità urbanistico-territoriale e il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica..., esprimerà il proprio parere esclusivamente nell'ambito del procedimento di intesa stato-regione...” (prot. n. PG/2014/238004 del 15/12/2014);
 - Decreto n. 183 del 3/2/2015 della conformità urbanistica e territoriale dell'intervento Progetto di posa in opera di barriere fonoassorbenti lungo viale San Bartolomeo nell'ambito della riqualificazione della zona di confine tra porto e città (prot. n. PG/2015/30117 del 17/2/2015);
 - comunicazione della Regione Liguria - Dipartimento pianificazione territoriale, urbanistica – settore urbanistica e tutela del paesaggio in riferimento al Progetto definitivo potenziamento del parco ferroviario portuale di “La Spezia Marittima” e del Progetto definitivo di posa in opera di barriere fonoassorbenti lungo viale San Bartolomeo nell’ambito della riqualificazione della zona di confine tra porto e città in cui esprime osservazioni (prot. n. PG/2014/232593 del 5/12/2014);
 - comunicazione della Regione Liguria – Dipartimento programmi regionali, porti, trasporti, lavori pubblici ed edilizia – settore progetti, infrastrutture, viabilità, porti e logistica, in riferimento al Progetto di potenziamento del parco ferroviario portuale di “La Spezia Marittima” e del Progetto definitivo della posa in opera di barriere fonoassorbenti lungo viale San Bartolomeo nell’ambito della riqualificazione della zona di confine tra porto e città, in cui la scrivente ribadisce il parere di competenza già espresso in precedenza con nota prot. n. 185535 del 1/10/2014 riguardo al Progetto di potenziamento del parco ferroviario portuale di “La Spezia Marittima” e del Progetto Definitivo della posa in opera di barriere fonoassorbenti, contenente il parere favorevole a condizione che venga ampliata fino ad un minimo di 10 metri la fascia di rispetto che separa l’area portuale da quella ad usi urbani, già prevista dal PRP all’art. 11.7 (prot. n. PG/2014/239103 del 16/12/2014);
 - parere favorevole ai sensi dell’art. 146 comma 5 del DLgs 42/2004, della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici della Liguria, in merito alla *Riqualificazione funzionale architettonica interfaccia porto-città della Spezia* “alle seguenti condizioni: siano salvaguardate le alberature di pregio e ripristinato il filare esistente previa piantumazione di essenze della stessa specie”;
 - comunicazione di RFI in merito al *Progetto per la riqualificazione funzionale architettonica, dell'interfaccia porto città della Spezia, in adempimento delle prescrizioni previste nell'approvazione del PRP* in cui esprime parere favorevole in merito all'intervento in oggetto “richiamando il rispetto delle distanze minime di sicurezza dove è previsto il passaggio dei treni e/o dei carri in manovra”;
 - comunicazione dell’Agenzia del Demanio - Direzione Regionale Liguria – Servizi Territoriali in merito al *Progetto per la riqualificazione funzionale architettonica, dell'interfaccia porto città della Spezia, in adempimento delle prescrizioni previste nell'approvazione del PRP* in cui esprime parere favorevole in merito all'intervento in oggetto “ai soli fini dominicali subordinatamente all’acquisizione dei necessari nulla osta e pareri delle Amministrazioni competenti in materia” (prot. n. 2014/14021 del 19/12/2014);
 - trasmissione del Provvedimento di intesa Stato-Regione relativo al *Progetto di potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima, conforme al Piano Regolatore Portuale* (prot. n. 477 /953 del 20/1/2015);
 - comunicazione in relazione alla trasmissione di elaborati tecnici in riferimento al *Progetto di potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima conforme al Piano Regolatore*

- Portuale e al Progetto per la riqualificazione funzionale architettonica dell'interfaccia porto-città della Spezia dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in cui la scrivente non esprime "motivi ostativi alla realizzazione delle varianti" (prot. n. 1276/RU del 13/1/2015);*
- comunicazione dell'Agenzia del Demanio - Direzione Regionale Liguria – Servizi Territoriali in merito al *Progetto di potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima conforme al Piano Regolatore Portuale* in cui esprime parere favorevole in merito all'intervento in oggetto "ai soli fini dominicali subordinatamente all'acquisizione dei necessari nulla osta e pareri delle Amministrazioni competenti in materia" (prot. n. 2014/14022/DR del 19/12/2014);
 - comunicazione della Capitaneria di Porto della Spezia – Sezione Demanio in merito alla convocazione alla conferenza dei servizi per il *Progetto di potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima conforme al Piano Regolatore Portuale* in cui dichiara "di non ravvisare motivi ostativi all'esecuzione degli interventi proposti (prot. n. 17094 del 15/7/2014);
 - comunicazione della Provincia della Spezia – Difesa del suolo – viabilità protezione civile in merito all'oggetto: conferenza dei servizi n. 90 e n. 91 /2014 dell'Autorità Portuale della Spezia e relativa a *Progetto di potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima conforme al Piano Regolatore Portuale* in cui la stessa "subordina il rilascio del nulla osta idraulico di competenza alla presentazione di specifico progetto di adeguamento idraulico dei corsi d'acqua Cappelletto e Rossano, nei tratti interessati, con l'obbligo di sottoporlo all'approvazione di questa Difesa del Suolo, prima dell'affidamento dei lavori" (prot. n. 0057769 del 15/12/2014);
 - trasmissione del Decreto n. 16 del 12/1/2015 con il quale è stata accertata la conformità urbanistica e territoriale dell'intervento *Progetto definitivo di potenziamento del parco ferroviario portuale di La Spezia* (prot. n. PG/2015/7190 del 16/1/2015);
 - comunicazione di RFI in merito al *Progetto di potenziamento impianti potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima conforme al Piano Regolatore Portuale* in cui esprime sostanzialmente parere favorevole con prescrizioni;
 - parere di competenza della Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria ai sensi del DLgs 163/2006 art. 95 comma 1 in merito al *Progetto di potenziamento impianti potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima conforme al Piano Regolatore Portuale*. La Soprintendenza esprime parere favorevole limitatamente alla suddetta fase del progetto (prot. n. 4663 del 6/8/2014);
 - parere di competenza della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici della Liguria ai sensi del DLgs 42/2004 art. 146 comma 5 in merito al *Progetto di potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima*. La Soprintendenza esprime parere favorevole (prot. n. 0037682 del 16/12/2014).
4. *Progetto Preliminare redatto da RFI* acquisito agli atti con nota Prot. CTVA-2015-0000697 del 03/03/2015;

VISTE ED ESAMINATE le osservazioni del pubblico pervenute all'interno della Verifica di Assoggettabilità alla VIA per gli *Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia. Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto mercantile"*, in ottemperanza al Decreto 317/2006:

- con nota prot. DVA-2015-0006379 del 09/03/2015 da parte Osservazione delle associazioni Legambiente Liguria, Vas La Spezia, WWF Italia e Coordinamento dei quartieri del levante spezzino;
- con nota prot. DVA-2015-0006360 del 09/03/2015 da parte di ITALIA NOSTRA Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione Sezione della Spezia;
- con nota prot. DVA-2015-0008007 del 23/03/2015 da parte di Città della Spezia;
- con nota prot. DVA-2015-0006300 del 06/03/2015 da parte della Provincia della Spezia;

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS
ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. PREMESSA

In merito alla Verifica di Ottemperanza al Progetto Definitivo del "Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale" e ai fini della corretta verifica dell'istruttoria, si rileva che la documentazione trasmessa dal Proponente è relativa alle richieste espresse a seguito del Parere Tecnico ex art. 9 DM 150/07 n. 1710 del 06/02/2015 e delle attività istruttorie svolte.

Il Proponente nell'ambito della presentazione dei documenti relativi al Progetto Definitivo fa rilevare come "il progetto in approvazione non costituisca modifica sostanziale (...)" rispetto a quanto già valutato nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di cui al Decreto VIA n. 317/2006.

Il Piano Regolatore Portuale, istruito in sede di VIA di cui al Decreto 317/2006, prevede la suddivisione del territorio portuale in specifici ambiti omogenei d'intervento, mentre gli interventi progettuali relativi al potenziamento degli impianti ferroviari in oggetto afferiscono a un contesto programmatico e attuativo trasversale a più Ambiti Omogenei e vengono definiti dal Proponente *opere di inter-ambito*.

Il Progetto Definitivo del "Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale" rientra nelle opere di Legge Obiettivo tra gli interventi di potenziamento delle connessioni dell'"Ultimo Miglio", allacci portuali plurimodali Genova - La Spezia - Savona; oggetto di specifica istanza di approvazione, ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs 163/2006 e ss. mm. ii., nell'ambito della Conferenza dei Servizi di Legge Obiettivo, attiva presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e già oggetto di approvazione con la Delibera CIPE n. 44/2013 relativa al Programma triennale 2013-2015 dell'Autorità Portuale della Spezia - Verifica di compatibilità con i documenti programmatori vigenti.

In merito alla coerenza del progetto in oggetto rispetto agli obiettivi programmatici ed attuativi del Piano Regolatore Portuale il Proponente afferma che "Il progetto in esame risponde con piena coerenza sia agli obiettivi strategici delineati nelle sezioni di approfondimento della Relazione Tecnica del PRP, di cui ai precedenti punti 1.2 e 5.4, sia alle disposizioni normative impartite dagli artt. 11.3.1 e 11.7 del quadro normativo approvato e relativa cartografia tematica; ne consegue la coerenza programmatica e la conformità localizzativa degli interventi in esame rispetto alle disposizioni di piano vigenti", e segnala che, all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale del SIA del PRP approvato nel 2006 (paragrafo 4.4.4), si dichiara che le "trasformazioni e gli ammodernamenti del nodo ferroviario della Spezia al servizio del Porto Commerciale" sono da considerarsi "funzioni ed interventi complementari e/o collaterali al PRP".

Con Decreto di Compatibilità Ambientale DEC VIA 317/2006 veniva espresso "... giudizio positivo di compatibilità ambientale relativo al progetto del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia da realizzarsi in Comune di La Spezia (SP), presentato dall'Autorità Portuale di La Spezia, relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni [... omississ ...]";

Il PRP approvato con il suddetto decreto prevede la suddivisione del territorio portuale in specifici ambiti omogenei d'intervento; nel dettaglio sono previsti i seguenti 10 ambiti di intervento che si sviluppano da ovest verso est del Golfo della Spezia: Ambito 1- Seno di Le Grazie; Ambito 2- Seno di Panigaglia; Ambito 3 - Seno di Fezzano (tutti nel territorio del Comune di Portovenere); Ambito 4 - Seno di Cadimare; Ambito 5 - ambito adiacente al centro Città della Spezia dove sono previsti i maggiori interventi di trasformazione/riqualificazione urbana (passeggiata Morin, Molo Italia e Calata Paita); Ambito 6 - Porto Commerciale: Da Calata Malaspina al-pontile Enel; Ambito 7 - Fossamastra, Molo Marina Militare; Ambito 8 - Porto Lotti; Ambito 9- Cantieri del Muggiano; questi ambiti 9 sono siti nel territorio del comune della Spezia; Ambito 10 - Seno di Pertusola sito nel comune di Lerici.

Con nota prot. 16009 del 19.11.2014 l' Autorità Portuale della Spezia ha avanzato istanza ai sensi dell'art. 166 c. 3 D.Lgs. 163/2006 ss.mm.i. trasmettendo "il progetto definitivo relativo al potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del porto Commerciale e il progetto di barriere architettoniche per l'interfaccia porto città di protezione ai nuovi impianti ferroviari..."; l'istruttoria si è conclusa con il Parere Tecnico n. 1710 CTVA in data 06/02/2015, che afferma: "il progetto relativo al "Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale" deve

7 di 51

(Handwritten signatures and initials at the bottom of the page)

essere sottoposto a Verifica di Ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185 del DLgs. 163/2006 e s.m.i., in rispondenza al quadro prescrittivo contenuto nel Decreto di Compatibilità Ambientale n. 317/2006 nell'ipotesi che la soluzione proposta non contenga elementi di variazione sostanziale rispetto al quadro progettuale e ambientale del Piano Regolatore Portuale del Porto di La Spezia, ovvero deve essere sottoposto a nuova procedura di Valutazione Ambientale nel caso contenga elementi di variante sostanziale rispetto a quanto previsto dal su citato Piano Regolatore Portuale.”

In particolare, all'interno del Parere si è fatto rilevare che “tra la documentazione presentata dal Proponente non risultano documenti a carattere ambientale, dai quali desumere i potenziali impatti sull'ambiente determinati sia dalla fase realizzativa che dall'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, e le relative attività svolte a mitigazione/eliminazione dell'impatto stesso; inoltre, non è presente la necessaria relazione attestante la rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, di cui al decreto di compatibilità ambientale n. 317/2006, da predisporre conformemente all'art. 166 comma 1 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..”

A seguito della riunione svoltasi presso la Commissione CTVA in data 05/02/2015 e degli esiti del Parere Tecnico, il Proponente ha trasmesso con nota prot. 0002112 del 08.02.2015 la *“Relazione del Progettista”* redatta nel rispetto delle disposizioni normative, di cui al comma 1, dell'art. 166 del DPR 163/2006 e” (acquisita agli atti con nota prot. DVA-2015-3749 del 11/02/2015).

La DVA con nota prot 3805 del 11.02.2015 ha pertanto comunicato alla CTVA *“ l'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza, ai sensi degli artt. 166 e 185 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii., facendo confluire nel nuovo procedimento amministrativo, il cui codice identificativo è: ID_VIP: 2952, tutti gli atti e la documentazione progettuale precedentemente trasmessi e afferenti alla procedura indicata con il codice identificativo: ID_VIP: 2899.”*

Pertanto oggetto del presente parere è la Verifica di Ottemperanza relativa al Decreto di compatibilità ambientale n. 317/2006 relativamente al Progetto Definitivo del “Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale”.

Contestualmente, il Proponente ha provveduto ad attivare l'istruttoria tecnica di Verifica di Assoggettabilità alla VIA per gli *“.. interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia. Ambito Omogeneo 5 “Marina della Spezia” e Ambito Omogeneo 6 “Porto mercantile”, in ottemperanza alla prescrizione n. 17 del Decreto 317/2006 che recita “... In relazione all'impostazione data al PRP di piano-quadro di pianificazione e non attuativo, per ogni fase di realizzazione dovrà essere prodotto uno studio da sottoporre a procedura di VIA secondo le norme previste dalle norme di legge vigenti in materia...”*.

Dalla Verifica di Assoggettabilità di cui sopra il Proponente ha ritenuto di escludere gli interventi oggetto del presente parere poiché il Proponente afferma che il progetto di Potenziamento di Impianti Ferroviari della Spezia Marittima del porto Commerciale: *“... è sostanzialmente ascrivibile a una mera sostituzione/allungamento di impianti esistenti ed a un loro adeguamento alle vigenti normative che definiscono le specifiche tecniche afferenti alle caratteristiche d'armamento (UNI 60, in luogo delle superate UNI 48).”* e che *“l'adeguamento dei binari è condizione necessaria affinché l'impianto possa mantenere le proprie potenzialità trasportistiche, anche in ragione dell'inserimento del porto spezzino nelle reti TEN-T e, in particolare, nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo (SCANMED). Sarà così possibile agevolare il trasporto intermodale potenziando le “connessioni di ultimo miglio”, dal nodo portuale della Spezia al suddetto corridoio strategico avente valenza comunitaria. Unitamente all'armamento, il potenziamento ferroviario prevede l'adeguamento dell'impiantistica elettrica, di segnalazione e di sicurezza, con l'adozione di nuove tecnologie...”*

2. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

2.1 Descrizione del progetto del porto di La Spezia

Nell'ambito del porto di La Spezia i collegamenti ferroviari sono garantiti, oggi, da una stazione portuale (La Spezia Marittima) collegata da un lato ai binari a servizio delle banchine e dall'altro, con 2 binari

indipendenti, alle stazioni di La Spezia Migliarina e Vezzano Ligure della linea tirrenica Genova-Roma e, da qui, alla Pontremolese (Vezzano S. Stefano Magra – Parma/Fidenza).

Le stazioni ferroviarie all'interno del porto sono tre:

- la Stazione di La Spezia Marittima Nuova, con 4 binari e funzione di arrivo/partenza e presa consegna;
- la Stazione di La Spezia Marittima Vecchia, con 10 binari e funzione di presa consegna per accantonamento materiali;
- quella del Fascio Italia, che svolge essenzialmente funzioni di riordino e formazione.

Sulla base delle diverse attività economiche presenti e in corso di sviluppo all'interno del Golfo, è stato previsto il potenziamento del trasporto intermodale con l'obiettivo di movimentare via ferrovia la quota del 50% di contenitori e incrementare la lunghezza dei treni intorno al valore di 650 m, modulo scelto da RFI per i binari delle stazioni in corso di potenziamento.

In particolare si evidenzia che, fra i vari interventi pianificati, quelli che interessano l'attuale arredo ferroviario sono:

- la previsione di riconversione a water-front delle aree della Calata Paita, dove è presente il Fascio Italia (utilizzato per la manovra dei carri ferroviari);
- la previsione di ampliamento dell'attuale terminal Ravano e Terminal del Golfo, attraverso la tombatura dell'attuale marina.

A seguito dell'acquisizione delle infrastrutture, fino ad oggi a disposizione di RFI, interne al porto mercantile, trasferimento perfezionato nel corso del 2014, l'Autorità Portuale ha avviato anche la fase di progettazione definitiva per l'ammodernamento dell'impianto ferroviario esistente relativo al 1° lotto, con adeguamento delle rotaie (da UNI 48 a UNI 60) e allungamento delle tratte utili per la composizione dei treni, in modo da consentire la formazione di treni blocco di 550/650 metri necessario sia alla competitività che alla dismissione del fascio di binari di Calata Paita.

2.2 Descrizione del Progetto Preliminare del potenziamento degli impianti ferroviari

L'assetto attuale del Porto di La Spezia, denominato come La Spezia Marittima sulla Rete Ferroviaria, è caratterizzato dall'ingresso delle linee di collegamento alla Spezia Migliarina (direzione Genova) e Santo Stefano Magra (Pontremolese); le due linee convergono nell'attuale stazione o fascio arrivi e partenze da cui, grazie a un collegamento in manovra con il fascio di presa e consegna, vengono indirizzati i treni prevalentemente al molo Fornelli dove viene effettuato il trasbordo delle unità di carico tra nave e treno.

La stazione è suddivisa in 5 zone elettriche:

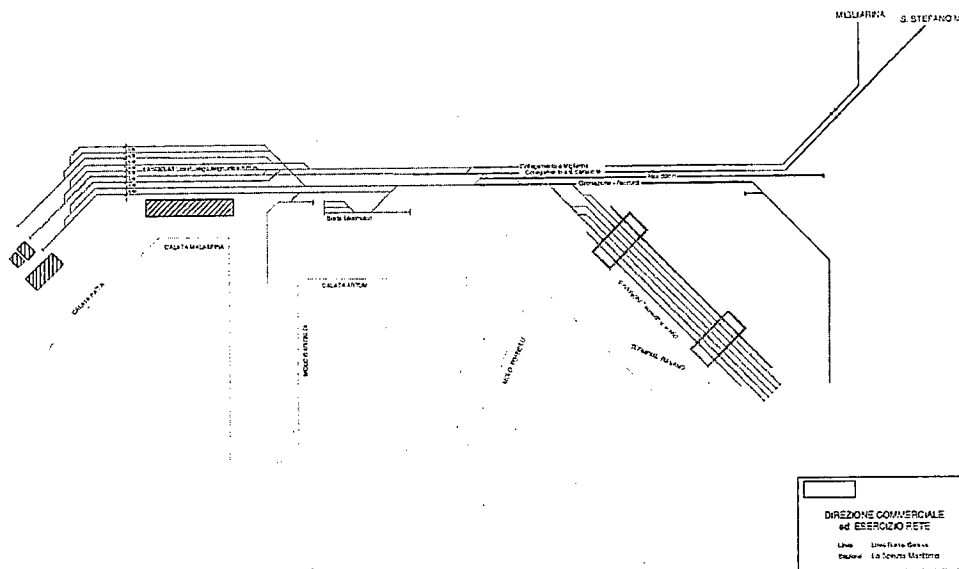
- zona rossa - 1° e 2° binario - direzione La Spezia Migliarina;
- zona verde - 3° e 4° binario – direzione Vezzano/S. Stefano Magra;
- zona arancio, zona gialla e zona viola a servizio del fascio merci.

A seguito degli accordi tra la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e l'Autorità Portuale della Spezia che prevedono la dismissione di parte delle infrastrutture ferroviarie portuali con l'obiettivo di potenziare le funzioni del Porto, è stato elaborato il Progetto Preliminare del potenziamento degli impianti ferroviari in oggetto, redatto da RFI nel febbraio del 2014, prevedendo la generale rivisitazione dell'assetto portuale.

Il Progetto Preliminare prevedeva la realizzazione della nuova stazione di La Spezia Marittima sul sedime dell'attuale Fascio di Presa e Consegna; la nuova stazione è caratterizzata dalla presenza di 9 binari di 570 metri di sviluppo in lunghezza, con interasse minimo tra i binari di 4,60 metri. I binari sono affusati a gruppi di tre per permettere le operazioni di cambio locomotore, sono state previste anche aste per la sosta dei locomotori stessi e i binari dell'attuale stazione diventano binari di corsa per l'ingresso e l'uscita dal fascio arrivi e partenze.

La nuova stazione ferroviaria sarà a servizio del nuovo Terminal posto in area Ravano e sarà caratterizzato dall'avere 5 binari sotto gru a portale della lunghezza complessiva di circa 550 metri.

STUDIO DI RISISTEMAZIONE DEL PORTO



Schema funzionale di progetto

L'intervento prevede la rivisitazione complessiva delle caratteristiche del porto, inclusa la viabilità di accesso alle infrastrutture sopra citate; è previsto che gli altri moli non abbiano un'attività ferroviaria se non residuale rispetto al nuovo terminal da realizzare.

La stazione ferroviaria

Il progetto riguarda la realizzazione del nuovo fascio di binari, in parte sul sedime degli attuali binari di presa/consegna e in parte sulle aree adiacenti agli stessi dove sono presenti alcuni fabbricati a servizio del porto, prevedendone la demolizione.

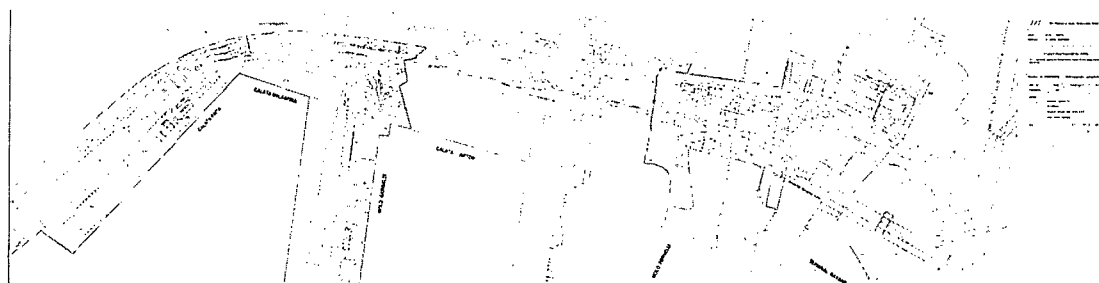
Dal punto di vista tecnologico, l'attrezzaggio degli impianti di sicurezza e segnalamento può essere realizzato in un'unica fase oppure essere articolato in due distinte fasi: la prima fase col mantenimento della stazione di arrivi e partenze sull'attuale stazione di La Spezia Marittima e l'utilizzo del nuovo fascio di 9 binari solo come presa/consegna e la seconda fase con l'estensione del segnalamento al nuovo fascio e la disponibilità di una stazione arrivi/partenze di 9 binari con contemporanea funzione di presa/consegna da/per il Terminal.

In primo luogo, si prevede di implementare le modifiche necessarie a gestire il nuovo assetto del piano del ferro sull'attuale impianto ACEI di La Spezia Marittima, attraverso le seguenti attività:

- modificare la parte di cabina esistente per recepire le modifiche del piano del ferro e gestire gli istradamenti da e per il fascio di presa in consegna, compreso il sistema di comando del PL;
- modificare la parte di piazzale per servire i nuovi enti;
- modificare l'impianto di S.C.M.T. in conseguenza delle modifiche del piano del ferro.

In secondo luogo si prevede di estendere il segnalamento al nuovo fascio e di realizzare una nuova stazione di arrivi/partenze di 9 binari, attraverso le seguenti attività:

- realizzare i nuovi locali per contenere le apparecchiature del nuovo apparato;
- realizzare la nuova cabina ACEI;
- realizzare il nuovo piazzale per la gestione degli enti;
- rinnovo del Blocco Conta Assi;
- nuovo impianto di S.C.M.T.;
- realizzare il nuovo posto periferico di SCC e adeguamento del posto centrale SCC.



Progetto Preliminare – Planimetria

2.3 Descrizione del Progetto Definitivo relativo al “Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del porto Commerciale”

L'attuale impianto è completamente utilizzato con la formazione (arrivo e partenza) di 14 treni/gg per 6 gg/settimana.

A questo si aggiungono le previsioni:

- di carattere urbanistico relative all'acquisizione dell'area dell'attuale Calata Paita e fascio Italia;
- di carattere turistico relative all'utilizzazione delle calate Paita e Malaspina e il lato ovest del molo Garibaldi per l'attracco delle navi passeggero turistiche.

L'insieme di queste necessità ha spinto l'Autorità Portuale a prevedere un riassetto degli impianti ferroviari che è oggetto del presente progetto e la cui realizzazione è divisa in due fasi.

Il terminal Ravano, infatti, che rappresenterà l'impianto ferroviario potenzialmente più importante per il carico e scarico delle merci, potrà essere realizzato solo dopo la costruzione della banchina Ravano e il tombamento di aree marine, oltre alla revoca di attività marinare ubicate in quel tratto di costa e la loro riallocazione in altra sede, è previsto successivamente agli interventi in oggetto e, pertanto, **non è compreso all'interno della Verifica di Ottemperanza del presente parere.**

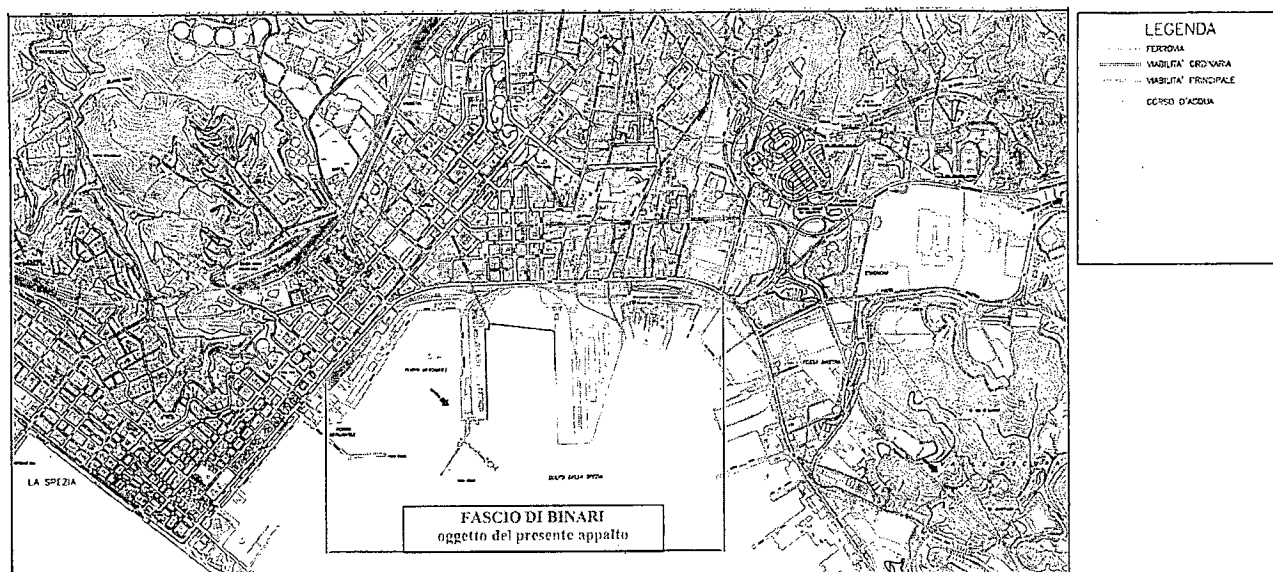
A progetto completato, in entrambe le sue due macro-fasi, della durata complessiva di due anni, si raggiungeranno i seguenti obiettivi fondamentali:

- disporre d'infrastrutture ferroviarie per consentire il trasferimento via ferrovia del 50% del traffico contenitori previsto con l'assetto finale del PRP (circa 1 Mln di TEUs/anno su un totale di container in import/export di 2 Mln);
- consentire la rimozione del vecchio fascio Italia di Calata Paita per renderne disponibili gli spazi alla più generale riqualificazione del waterfront della Spezia, la cui destinazione d'uso sarà principalmente legata alla fruizione turistica (crociere) e urbana.

Il Progetto Definitivo prevede:

- un fascio di 9 binari della lunghezza di 570 m. per costituire il nuovo fascio arrivi e partenze dagli attuali binari della nuova stazione di Marittima, opportunamente semplificata;
- un 10° binario a servizio delle manovre verso il molo Garibaldi e Fornelli;
- un nuovo terminal ferroviario portuale di carico e scarico (5 binari con modulo 550 m);
- centralizzazione dei 10 binari, costituendo, insieme alla stazione di Marittima, un *unicum* comandato da un nuovo edificio ACEI posto nell'edificio ubicato presso la sede dell'Autorità Portuale e parallelo al Cavalcavia S. Bartolomeo.

La nuova stazione sarà caratterizzata da nove binari della lunghezza pari o superiore a 570 metri con interasse minimo fra i binari di 4,60 metri. inoltre, allo scopo di tener conto della prevista retrocessione al Comune di una striscia di sedime attualmente utilizzata per binari del fascio (allo scopo di realizzare una barriera acustica), i binari del futuro fascio arrivi e partenze saranno nove oltre a un decimo binario di manovra a servizio dei vari binari di raccordo con le banchine.



Estratto da tavola 0314PDSFBGCO01A "Corografia" - Progetto Definitivo - "Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale"

I dieci binari consentono, con un articolato sistema di scambi e tronchini, di liberare il locomotore di testa al treno merci in arrivo; sei dei dieci binari hanno lunghezza libera superiore a 600 metri e tale lunghezza, in fase di composizione treno, può arrivare fino a 650 metri.

I binari dell'attuale stazione trasformano la loro destinazione: due saranno binari di corsa per l'ingresso e uscita dal fascio arrivi e partenze, uno verrà utilizzato come asta di manovra e il quarto come binario di collegamento con il fascio Ravano.

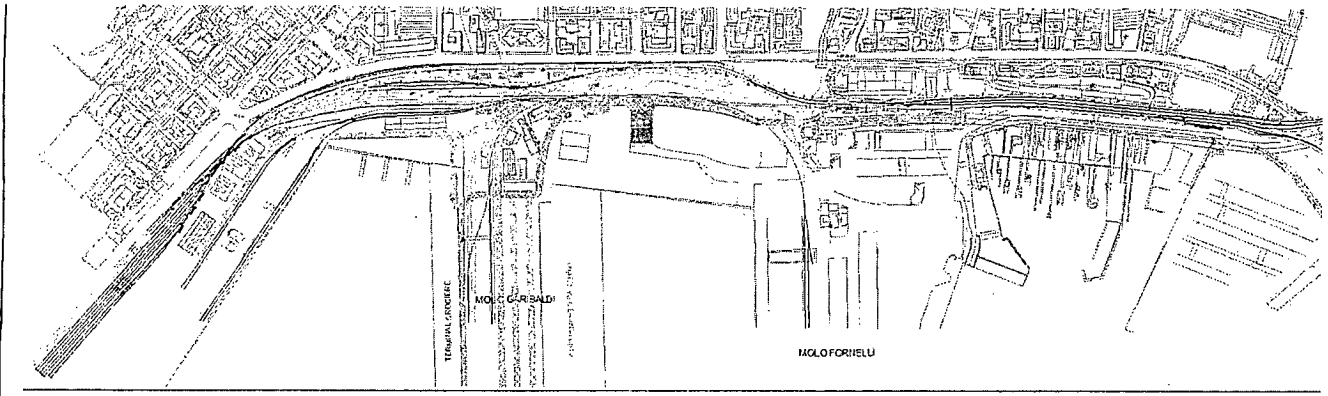
La nuova stazione sarà a servizio del molo Garibaldi e Fornelli (collegati con due binari indipendenti che si staccano dal cosiddetto decimo binario), sia del Terminal Ravano (da realizzarsi in seconda fase) caratterizzato dall'aver cinque binari serviti da gru a ponte della lunghezza di almeno 550 metri.

Il progetto del fascio dei dieci binari comporta l'occupazione sia delle aree a destinazione ferroviaria sia di 4000 m² di aree attualmente destinate a opere portuali e prevede la completa rivisitazione della viabilità interna al porto dall'uscita della galleria stradale "subalvea". La viabilità tiene conto anche della differente destinazione delle aree del Molo Garibaldi e della Calata Paita destinate ad attività turistica.

A servizio delle future attività turistiche, inoltre è prevista la realizzazione di un binario sulla Calata Malaspina e collegato al fascio arrivi e partenze della nuova stazione di Marittima.

Si evidenzia che, dapprima, è prevista la realizzazione del posizionamento definitivo dei binari 1 e 2, lato recinzione, e del 10° binario per consentire di mantenere in funzione l'impianto di manovra ubicato nei fabbricati da demolire, mentre si darà corso alla realizzazione delle modifiche e implementazione dell'ACEI esistente, e di rendere possibile:

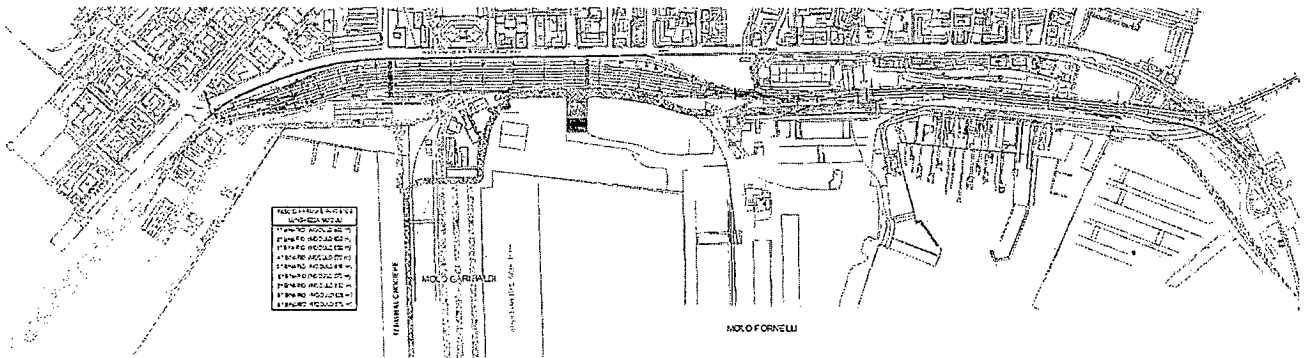
- la modifica in posizione definitiva della viabilità portuale esistente;
- lo spostamento dell'accesso esistente agli impianti portuali;
- la demolizione di alcuni fabbricati;
- la modifica degli attraversamenti dei sottoservizi;
- la realizzazione per fasi delle opere idrauliche sul torrente Rossano.



Fase 1 - realizzazione dei binari 1, 2 e 10

La seconda fase, invece, consente il completamento di tutte le opere in progetto (completamento fascio di 10 binari e viabilità interna), oltre alla realizzazione di quelle propedeutiche alla realizzazione del nuovo Terminal Ravano della durata complessiva di circa 12 mesi. Inoltre, unitamente all'armamento, è previsto l'adeguamento dell'impiantistica elettrica, di segnalazione e di sicurezza (nuove tecniche di segnalamento a favore della sicurezza).

LEGENDA	
—	Binari progetto
—	Binari esistenti
- - -	Binari demolizione
—	Binari fasi precedenti
—	Binari Futuri
▨	Viabilità esistente
▨	Viabilità di progetto
▨	Viabilità fasi precedenti
▨	Fabbricati da costruire
▨	Fabbricati da demolire



Fase 2 - realizzazione dei binari 3-9

2.4 Coerenza tra il Progetto Preliminare e il Progetto Definitivo

A seguito dell'acquisizione delle infrastrutture, in precedenza a disposizione di RFI, interne al porto mercantile, trasferimento perfezionato nel corso del 2014, l'Autorità Portuale di La Spezia ha immediatamente avviato la fase di progettazione definitiva per l'ammodernamento dell'impianto ferroviario esistente relativo al 1° lotto, con adeguamento delle rotaie (da UNI 48 a UNI 60) e allungamento, per quanto possibile, delle tratte utili per la composizione dei treni, in modo da consentire la formazione di treni blocco di 550/650 m, necessario sia alla competitività sia alla dismissione del fascio di binari di Calata Paita.

Il Progetto Definitivo, analogamente al Progetto Preliminare, consiste nella realizzazione della nuova stazione della Spezia Marittima sul sedime dell'attuale vecchia stazione.

I binari saranno realizzati sempre a gruppi di tre per permettere le operazioni di cambio locomotore e sono state previste anche aste per la sosta dei locomotori stessi. La nuova stazione sarà poi asservita al terminal Ravano per il carico e scarico merci.

Il Progetto Definitivo, analogamente al Progetto Preliminare, consiste nella realizzazione della nuova stazione della Spezia Marittima sul sedime dell'attuale vecchia stazione. che sarà poi asservita al terminal Ravano per il carico e scarico merci.

I binari dell'attuale stazione ferroviaria, che all'interno del PP sarebbero diventati binari di corsa per l'ingresso e uscita del fascio arrivi e partenze, trovano maggior caratterizzazione delle specifiche destinazioni d'uso nel PD.

In conclusione, il Progetto Definitivo risulta coerente con quanto previsto nel Progetto Preliminare.

3. COERENZA DEL PROGETTO DEFINITIVO CON IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

E' stato analizzato il Progetto Definitivo rispetto al complesso quadro della pianificazione a scala comunitaria, nazionale, regionale, provinciale, comunale e di settore, ai fini della verifica degli obiettivi, degli indirizzi, degli elementi conoscitivi, delle relazioni e dei rapporti tra l'opera in progetto e gli strumenti di pianificazione, programmazione e prescrizione generali e settoriali.

Inoltre, a valle delle verifiche di cui sopra, è stato verificato il sistema dei vincoli ambientali insistenti sull'area di studio, quali: i vincoli di tipo paesaggistico, naturalistico e idrogeologico.

A seguire, si riporta l'elenco degli strumenti di programmazione, pianificazione territoriale e pianificazione urbanistica e i relativi piani di settore di cui è stata verificata la coerenza e/o conformità del progetto.

3.1 Quadro Programmatico Comunitario

- Il Libro bianco per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile – Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - COERENTE
- Programma e regolamento TEN -T - COERENTE

3.2 Quadro Programmatico Nazionale

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001-2011 - COERENTE
- Piano Generale della Logistica 2011-2020 - COERENTE
- Linee guida – Piano Generale della Mobilità - COERENTE
- Piano Regolatore Portuale del Golfo della Spezia - COERENTE e CONFORME
- Documento di Economia e Finanza - COERENTE

3.3 Quadro Programmatico Regionale – Regione Liguria

- Piano Territoriale Regionale (PTR) - COERENTE e CONFORME
- Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) - COERENTE
- Piano Territoriale della Costa (PTC) - COERENTE
- Piano di Tutela delle Acqua (PTUA) - COERENTE
- Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria - COERENTE
- Piano Territoriale Regionale delle Attività di Cava – Regione Liguria (PTRAC) - COERENTE

3.4 Quadro Programmatico Provinciale – Provincia della Spezia

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) - COERENTE e CONFORME
- Piano di bacino – Ambito 20 – Golfo della Spezia - COERENTE

3.5 Quadro Programmatico Comunale – Comune della Spezia

- Piano Urbanistico Comunale (PUC) - COERENTE e CONFORME
- PRUSST area centrale La Spezia – Val di Magra - COERENTE e CONFORME
- Piano Urbano del Traffico (PUT) - COERENTE e CONFORME
- Programma Integrato per la mobilità (PIM) - COERENTE

3.6 Quadro Programmatico Vincolistico

- Vincoli di natura paesaggistica – D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii. - INTERFERENTE
- Vincoli di natura ambientale – Siti Rete Natura 2000 - NON INTERFERENTE
- Vincoli di natura idrogeologica - NON INTERFERENTE

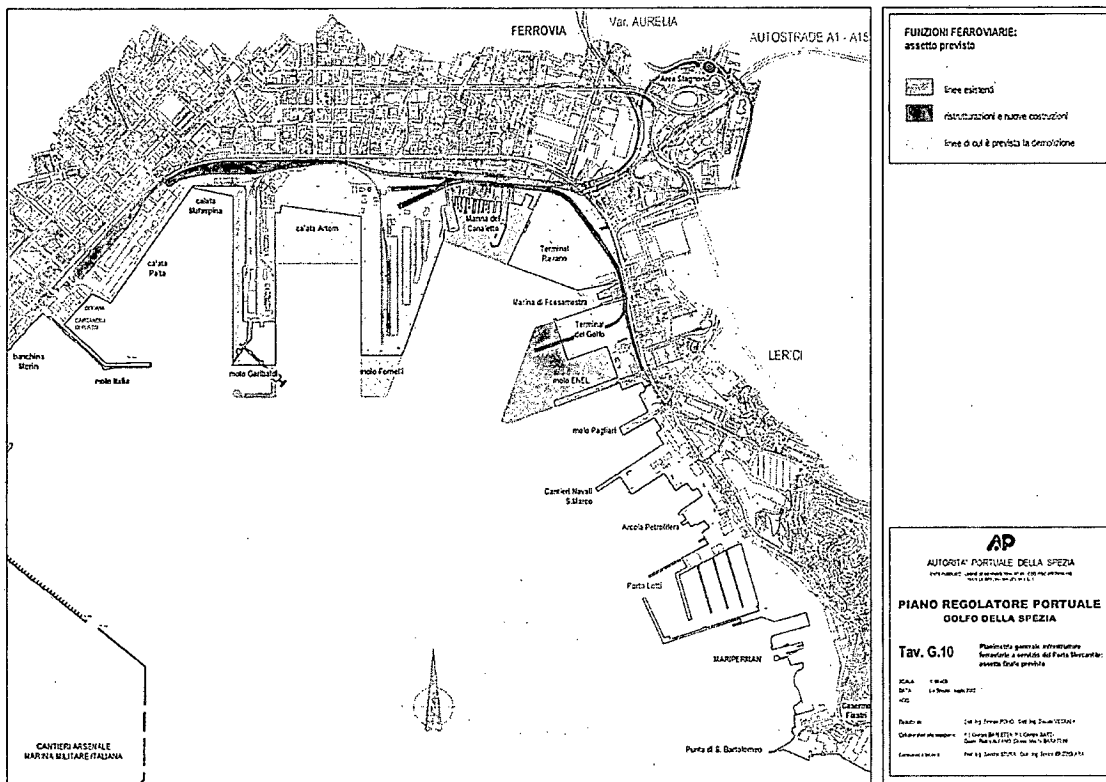
3.7 Piano Regolatore Portuale del Golfo della Spezia (PRP)

Il PRP è stato approvato dal Consiglio Regionale con delibera n° 45 del 19 Dicembre 2006, in conformità a quanto predisposto dalla legge n. 84 del 28 gennaio 1994, "Riordino della legislazione in materia portuale", che ha introdotto il Piano Regolatore Portuale, come elaborato da predisporre per tutte le aree portuali, a esclusione di quelle ad uso militare o turistico/diportistico.

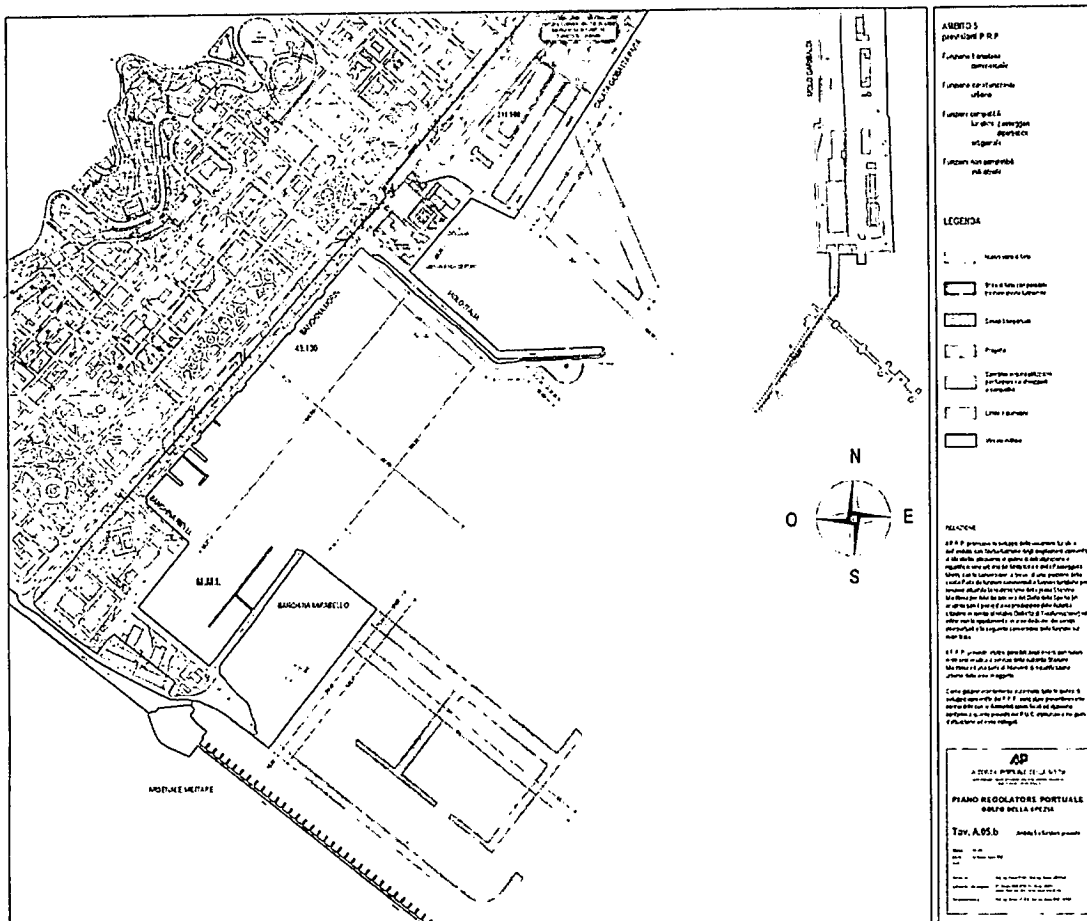
Il nuovo PRP del Golfo della Spezia si configura come un aggiornamento e un'evoluzione del Piano portuale del 1982 e i suoi obiettivi generali sono:

1. razionalizzazione dei collegamenti marittimi, tuttora presenti nel porto commerciale, che derivano dall'ancora esistente anomalo intreccio di attività diverse, tra loro incompatibili sia dal punto di vista operativo che da quello della sicurezza e dell'ambiente;
2. riorganizzazione e rifunzionalizzazione omogenea dell'ambito portuale al fine di giungere a un progressivo rilancio del porto;
3. perseguire una pianificazione coerente, che separi nettamente le zone costiere per tipologie di impiego e di utilizzo, con flussi marittimi di accesso e di allontanamento privi di interferenze e cioè del tutto separati.

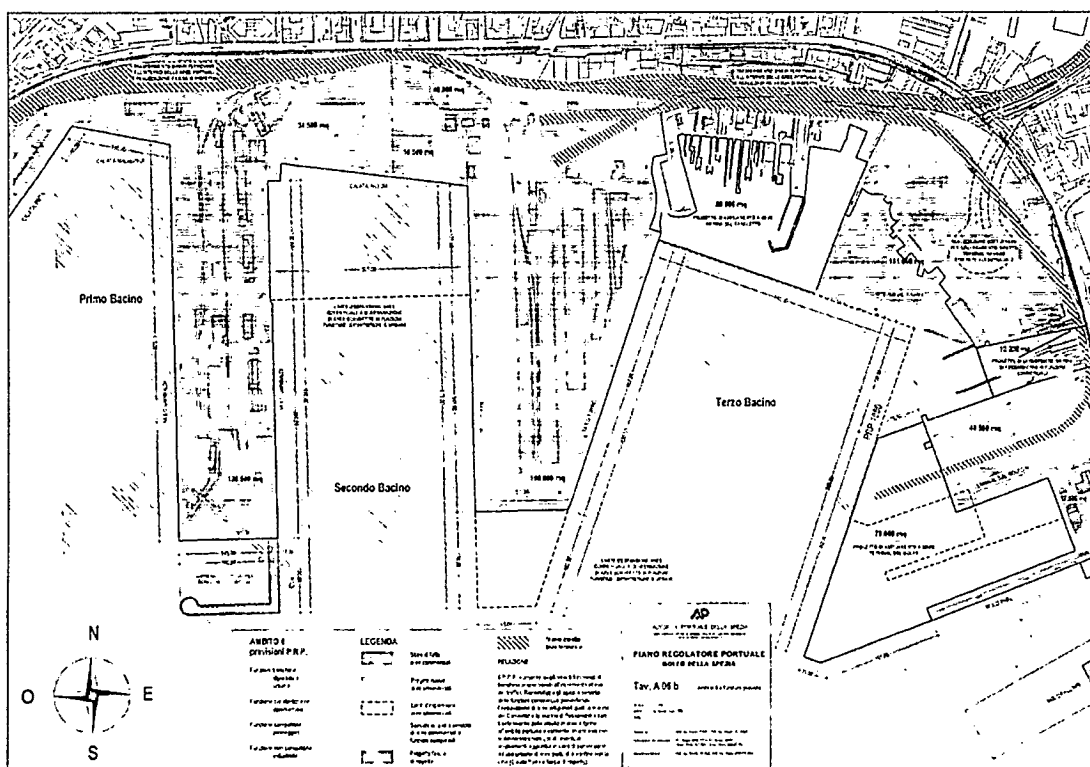
In merito al progetto il PRP prevede specificatamente il "Trasferimento dei binari ferroviari all'interno delle aree portuali e realizzazione di una fascia di rispetto" (la fascia di rispetto, il cui scopo principale è quello di creare una separazione funzionale tra le aree operative del porto mercantile e il centro abitato retrostante, è normata all'art. 11.7 delle Norme Tecniche del PRP).



PRP del Golfo della Spezia - Planimetria generale infrastrutture ferroviarie a servizio del Porto Mercantile



PRP del Golfo della Spezia - Ambito 5 - funzioni previste



PRP del Golfo della Spezia - Ambito 6 - funzioni previste

Coerenza del progetto

Il progetto del potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del porto Commerciale è coerente e conforme con gli obiettivi di piano relativi al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria interna il porto, attraverso il trasferimento dei binari ferroviari all'interno delle aree portuali, nonché con gli obiettivi di protezione e riqualifica ambientale e paesaggistica attraverso la realizzazione della relativa fascia di rispetto.

4. ANALISI DEGLI IMPATTI DEL PROGETTO DEFINITIVO

4.1 Fase di cantierizzazione degli interventi

Il potenziamento dell'impianto ferroviario del porto della Spezia viene attuato mediante la realizzazione della nuova stazione di La Spezia Marittima sul sedime dell'attuale fascio di presa e consegna, caratterizzata da 10 binari, di cui 9 di lunghezza pari o superiore a 570 m con interasse minimo fra i binari di 4,60 m più 1 binario di manovra a servizio dei vari binari di raccordo con le banchine.

Il progetto di realizzazione del fascio dei 10 binari comporta l'occupazione sia delle aree attualmente a destinazione ferroviaria sia di 4000 m² di aree attualmente destinate ad opere portuali e determinano la completa rivisitazione della viabilità interna al porto dall'uscita della galleria stradale "subalvea".

I lavori saranno realizzati per fasi in aree messe fuori servizio e consegnate completamente all'Impresa appaltatrice.

La prima fase di realizzazione degli impianti del fascio della nuova stazione avverrà con il posizionamento definitivo dei binari 1 e 2 lato recinzione e del 10°, consentendo, da un lato di mantenere in funzione l'impianto di manovra ubicato nei piccoli fabbricati da demolire, mentre si darà corso alla realizzazione delle modifiche e implementazione dell'ACEI esistente, dall'altro rende da subito necessario alcuni interventi propedeutici:

- la modifica in posizione definitiva della viabilità portuale esistente;
- lo spostamento dell'accesso esistente agli impianti portuali;
- la demolizione di alcuni fabbricati;
- la modifica degli attraversamenti dei sottoservizi;
- la realizzazione per fasi delle opere idrauliche sul torrente Rossano.

Di seguito si da evidenza delle principali opere da realizzare, divise per:

- a) Opere civili;
- b) Armamento;
- c) Trazione elettrica - luce e forza motrice;
- d) Impianti di sicurezza e segnalamento.

a) Opere Civili

- Bonifica ordigni bellici - Tutte le aree oggetto di scavi devono essere bonificate da oggetti esplosivi poiché l'area è stata oggetto di bombardamenti nell'ultimo conflitto. Il Genio Militare detterà le prescrizioni necessarie. È stata considerata la bonifica di tutte le aree con perforazioni interasse 2,8x2,8 profonde 7 m per inserire la sonda ai fini di avere la garanzia fino a 8 m dal piano campagna. La bonifica deve essere eseguita sempre prima di effettuare gli scavi;
- Cantierizzazione - Le aree a servizio del cantiere sono 2:
lungo i 3 binari esterni del Fascio Italia di superficie 3100 mq;
molo Paita (accosto n. 5) di 2000 mq;
Entrambe le aree devono essere recintate con barriera metallica alta 2 m schermata con rete in polietilene estruso. Le aree oggetto di lavoro devono essere separate dalle aree che rimangono a servizio del porto con:
barriera metallica alta 2 m;
new jersey e barriera antipolvere.
La seconda barriera è utilizzata per le demolizioni o per gli scavi. Le barriere verranno spostate in funzione delle fasi di lavoro;
- Demolizione di fabbricati e realizzazione di nuovi edifici compensativi - Per realizzare il nuovo

fascio di binari è necessario demolire vari edifici:
tutti i fabbricati insistenti sull'area ferroviaria;
cabina di media tensione;
fabbricato Speter fronte galleria subalvea;
l'area bar ingresso Canaletto;
parte dell'edificio alla radice del Molo Garibaldi;
reception Speter.

Parte dei piazzali deve essere demolita ai fini di creare la nuova sede ferroviaria. In questo caso è necessario demolire a strati di 10 cm per verificare l'eventuale presenza di sottoservizi non segnalati. Si mette in evidenza il corpo aggiunto da eseguire in adiacenza all'attuale fabbricato ACEI allo scopo di poter allocare il complesso delle nuove apparecchiature per il controllo della nuova più vasta stazione;

- Prolungamento e ampliamento sezione idraulica Torrente Rossano - da realizzarsi secondo il progetto già autorizzato e parzialmente realizzato a monte e valle. Tale opera richiede la demolizione parziale (1/3) del capannone ivi ubicato. Il torrente Rossano è stato oggetto di ampliamento della sezione idraulica e tombalmente ove non esistente in precedenza. Questo è già realizzato a monte di Viale San Bartolomeo e negli ultimi 105 m prima dello sbocco in mare all'interno del Porto di La Spezia. L'intervento non era stato completato a causa della presenza di binari sopra il tracciato del torrente. In questa fase di riordino dei binari è ovviamente opportuno completare l'ampliamento della sezione idraulica ove non esistente. Verrà realizzata una ulteriore vasca di calma. Questo intervento verrà realizzato in più fasi, sia trasversali che longitudinali seguendo i lavori di formazione del nuovo fascio.

Fase 1: Partendo dalla vasca di laminazione, risalendo verso monte verrà realizzato uno scavo a lato del torrente esistente, alla stessa quota di scorrimento e della stessa sezione idraulica (da verificare le ipotesi progettuali non appena scoperto il canale).

Fase 2: Viene deviato il canale sullo scavo esistente e dopo aver demolito parte del canale esistente vengono costruiti due nuovi scatolari 2x2m (dei 4 totali).

Fase 3: Viene deviato il canale sui nuovi scatolari, viene demolito il resto del canale esistente e vengono realizzati gli ultimi due scatolari 2x2 m.

Le stesse fasi vengono realizzate sul successivo tratto longitudinale;

- Scavo e trasporto a rifiuto delle terre e conseguente realizzazione del piano di piattaforma (per fasi) – Tutta l'infrastruttura ferroviaria esistente viene riqualificata attraverso l'asportazione del ballast esistente e di 30 cm della fondazione ferroviaria. La nuova infrastruttura viene realizzata con 30 cm di super compattato sagomato in modo da far defluire le acque di piattaforma e 50 cm di ballast. L'area ferroviaria viene separata dal resto delle aree (viabilità - concessionari) attraverso una recinzione composta da un muro in cls e da una recinzione metallica per un'altezza minima di 2 m da p.c.;

Canalizzazioni per lo smaltimento delle acque di piattaforma;

Modifica ed adeguamento degli attraversamenti (tali interventi sono stati previsti a cura degli Enti gestori Enel, Gas, Acqua, ecc, con appalti difetti, mentre l'assistenza a cura dell'appaltatore);

Realizzazione, spostato, del Passaggio a Livello del Canaletto. Il PL si trova ubicato alla radice della nuova stazione, nel punto di passaggio dalla linea alla stazione. Il PL determina un aggravio impiantistico notevole oltre che un condizionamento della circolazione. Esso deve mantenersi per uso pedonale e per il passaggio dei mezzi di emergenza e rifornimento. È stato previsto a chiamata.

Realizzazione viabilità di progetto - La nuova infrastruttura stradale, dove viene realizzata ex novo, è così composta:

Misto cementato 40 cm;

Cls magro 10 cm;

Cls Rck 35/37 spessore 25 cm armato con due fogli di rete diam 10 20x20;

mentre nei tratti dove viene riqualificata:

Demolizione 25 cm esistente per riprendere le quote e le pendenze;

Cls Rck 35/37 spessore 25 cm armato con due fogli di rete diam 10 20x20;
Infine in corrispondenza dell'area del Fascio Italia, la sezione stradale si compone della seguente stratigrafia:
Rimozione 50 cm ballast;
Posa di 35 cm di misto stabilizzato;
Posa di 11 cm di strato di base;
Posa di 4 cm di binder.

b) Armamento

Le attività per l'armamento della nuova infrastruttura ferroviaria riguardano:

- modifica del tracciato dei 2 binari di linea esistenti lato Migliarina e Vezzano con risanamento della massicciata;
- demolizione di scambi e ricostruzione con binario corrente nell'attuale stazione di Marittima, previa risanamento del binario in n° 7 scambi semplici e 2 scambi inglesi nella zona controllata da ACEI;
- modifica del tracciato planimetrico dei 4 binari dell'attuale stazione con risanamento del ballast;
- demolizione, per fasi, dei binari esistenti del fascio e fascio Italia per un totale di circa 12.000ml e demolizione di 52 scambi semplici e 8 scambi inglesi;
- costruzione del nuovo fascio della stazione con 10 binari, per un totale di circa 9000ml, nuovi del tipo 60UNI su traverse in CAP di nuova generazione; costruzione di n° 31 scambi semplici e 9 scambi inglesi nuovi con rotaie 60UNI e traversoni in CAP del tipo indicato nella relazione di armamento;
- paraurti nuovi in n° 7 del tipo 2 ad assorbimento di energia.

I materiali impiegati, considerati volumi di traffico auspicati fino ad 1.000.000TEU, sarà di tipo pesante con :

- Rotaie 60E1 R260 da ml 36da saldare in loco a scintillio, salvo le regolazioni;
- Traverse in CAP del tipo RFI 230 V 35-45 del tipo vossloch;
- Ballast con pietrisco tenace di 1° categoria con spessore minimo cm 35.

c) Trazione Elettrica - Luce e forza motrice

L'impianto di elettrificazione della nuova stazione di Marittima verrà realizzato con travi MEC per i 6 binari centrali e mensole orizzontali per sostenere la linea di contatto dei 2 binari laterali per ogni lato. Le travi Mec, come gli altri materiali impiegati sono di tipologia RFI.

I sostegni delle travi sono di tipo LSF.

La linea di contatto è prevista per 2 binari della nuova stazione di Marittima e per i binari di corsa dell'attuale stazione con diametro complessivo di 320mmq ovvero 2 fili da 100mmq e una corda da 120mmq, mentre per i 8 dei binari della nuova stazione di Marittima e per l'asta e il binario di servizio al fascio Ravano, con 1 filo di contatto da 100mmq e una fune da 120mmq.

Si prevede che il complesso dei sostegni delle travi MEC vengano posizionati allineati con binari aventi intervvia di m 6.

L'illuminazione sarà realizzata con torri faro di altezza 25 m standard RFI posizionate prevalentemente nelle 2 intervie di 6m, opportunamente alimentate con canalizzazioni provenienti dal quadro LFM da ubicarsi in cabina portuale.

d) Impianti di sicurezza e Segnalamento

La gestione della circolazione relativa alla prima fase esecutiva del nuovo fascio può essere garantita da un lato dall'attuale " appartino" dall'altro dall'impianto attuale di stazione ACEI, utilizzando le logiche degli itinerari dei 2 binari di stazione soppressi (3° e 4°) alle funzioni di circolazione di linea per gli itinerari di ingresso interni su 2 binari del fascio di presa e consegna di nuova realizzazione.

L'ACEI sarà attivato in fasi come i binari della stazione definitiva.

I binari 1 e 2 saranno opportunamente realizzati in posizione definitiva.

In relazione a questa scelta operativa e nella logica di avere sempre disponibile un impianto di sicurezza si prevede di modificare e implementare l'ACEI attuale , anche utilizzando un locale da realizzarsi in adiacenza.

L'ACEI sarà di tipo telecomandabile, anche se la stazione sarà impostata come presenziata e porta

permanente del SCC di linea.

L'ACEI avrà la logica V401 come l'attuale.

Tutti i binari saranno attrezzati con SCMT allo scopo di assicurare i massimi standard di sicurezza come in linea e negli altri impianti FS/RFI.

L'ACEI sarà predisposto per il telecomando pur prevedendo che la stazione rimanga di fatto nella posizione di stazione porta permanente e quindi presenziata.

Tuttavia si ritiene opportuno prevedere, con valutazione separata, un attrezzaggio degli enti della stazione per essere telecomandati.

Tale previsione potrà essere fatta, se richiesto da RFI, già in sede di realizzazione, ovvero, come si ritiene opportuno, lasciata come possibilità successiva.

Di seguito viene proposto il cronoprogramma delle principali fasi previste per la realizzazione del potenziamento dell'impianto ferroviario. Sono state individuate quattro distinte fasi in cui suddividere l'intero intervento, nello specifico:

- nella fase "0" avviene la sistemazione del binario 1 ed iniziano alcune delle demolizioni dei fabbricati;
- la fase "1" prevede la realizzazione della nuova viabilità, la demolizione degli edifici ferroviari, la realizzazione del binario 10, la sistemazione del canale Rossano e lo spostamento del gate Contship;
- durante la fase "2" si procede con la realizzazione dei binari dal 3 al 9, lo spostamento del passaggio a livello e si continuano gli interventi di sistemazione del canale Rossano;
- nella fase "3" è programmata la sistemazione definitiva del fascio Italia, l'ultimazione della sistemazione del canale Rossano ed il completamento dei binari 1 e 2.

4.2 Analisi dei potenziali impatti sulle componenti ambientali coinvolte - fase di cantiere

4.2.1 Atmosfera e qualità dell'aria

Il Proponente analizza le potenziali sorgenti d'impatto e i relativi interventi di mitigazione in funzione degli ambiti di riferimento: il cantiere fisso di supporto alle attività e il fronte di avanzamento dei lavori, di seguito descritti.

Il cantiere fisso:

l'area sarà destinata ad accogliere tutte le infrastrutture di supporto logistico all'intervento e lo stoccaggio dei materiali necessari, per i quali si prevede che le uniche sorgenti di emissioni siano rappresentate dalle emissioni dirette (scarichi dei motori) e indirette (risollevamento di materiale depositato sul manto stradale) associate al transito dei mezzi.

Ai fini del contenimento delle emissioni correlate ai mezzi di cantiere il Proponente afferma che saranno impiegati macchinari di recente realizzazione, costantemente e correttamente mantenuti insieme a veicoli commerciali pesanti conformi come minimo alla direttiva Euro IV e di macchinari OFF ROAD allo "stage II"; sono inoltre previsti una stazione di lavaggio degli automezzi nell'area di cantiere e l'installazione di una centralina meteo in grado di documentare in tempo reale la velocità del vento permettendo d'interrompere le attività in presenza di eventi anemologici di particolare intensità (velocità del vento > 5 m/s) che possano determinare significativi fenomeni di risollevamento e dispersione delle polveri.

Il fronte di avanzamento:

le attività previste in corrispondenza del fronte di avanzamento che potrebbero determinare potenziali emissioni di inquinanti, in particolare di polveri, sono: attività di demolizione parziale o totale di edifici; movimentazione materiali/terre.

Il Proponente comunica che al fine di contenere le emissioni si prevedono le seguenti attività:

- impiego di macchinari caratterizzati da emissioni inquinanti contenute;
- adeguata formazione delle maestranze, al fine di evitare tutti quei comportamenti che determinino emissioni d'inquinanti non necessarie o funzionali alle attività svolte;
- predisposizione, in sede di progettazione esecutiva, di precisi protocolli di gestione delle singole attività;

per le attività di demolizione si prevede:

- preparazione del sito attraverso bagnatura della porzione da demolire;

- demolizione da effettuarsi cercando di produrre detriti di dimensione maggiori possibili, durante l'attività, qualora risultasse evidente l'emissione di polveri, si potrà agire con attività di bagnatura contemporanee all'azione dell'utensile;
- corretta gestione dei detriti attraverso modalità di carico che minimizzino le emissioni di polveri e limitino, per quanto possibile, la loro presenza nel sito.

4.2.2 Rumore

Il Proponente afferma che la maggior parte delle lavorazioni previste è costituita da attività assimilabili a lavorazioni di carpenteria metallica e che non si prevede l'impiego di attrezzatura che provochi emissioni di rumore rilevanti, trattandosi inoltre di attività di breve durata e in rapido avanzamento oltre che essere mitigate dalla barriera antirumore di progetto.

In generale non si prevedono emissioni sonore significative durante le attività di cantiere, che saranno eseguite adottando una doverosa politica di provvedimenti gestionali al fine di ottimizzare le emissioni acustiche complessive.

La presenza di ricettori sensibili in prossimità delle lavorazioni del ricalzo del ballast, per quanto anch'esse caratterizzate da tempi di lavorazione piuttosto brevi, ha reso opportuno una valutazione previsionale di maggior dettaglio attraverso una specifica simulazione acustica, a seguito della quale è stata prevista la realizzazione della barriera acustica di progetto a protezione dei ricettori su viale S. Bartolomeo in fase *ante operam*.

Si evidenzia inoltre che il traffico di veicoli pesanti previsto per l'esecuzione dei lavori non avrà effetti apprezzabili sulla componente rumore.

4.2.3 Vibrazioni

Per quanto riguarda le attività di cantierizzazione previste si può ragionevolmente affermare che queste, vista la tipologia delle lavorazioni, la ridotta estensione temporale, le caratteristiche dei macchinari utilizzati e il contesto ambientale, non determineranno impatti apprezzabili sui ricettori più vicini alle lavorazioni previste.

4.2.4 Campi elettromagnetici

La fase di costruzione non implica particolari situazioni di criticità per il clima elettromagnetico, sia in riferimento alla durata dei lavori sia al limitato ambito spaziale di interferenza dei campi a bassa frequenza generati dai macchinari impiegati.

4.2.5 Suolo e sottosuolo, acque sotterranee e superficiali

I lavori che potenzialmente possono indurre degli impatti negativi sulle componenti suolo e sottosuolo, acque sotterranee e superficiali consistono in:

- viabilità interna al porto dei mezzi meccanici;
- demolizione dei fabbricati esistenti interferiti dai binari in progetto;
- ampliamento dei nuovi fabbricati di servizio;
- ripristino e potenziamento dei binari dell'infrastruttura ferroviaria;
- adeguamento idraulico del Fosso Rossano;
- realizzazione di scavi per fondazione basamento in cls, per spostamento sottoservizi e per la bonifica bellica;
- realizzazione di basamento in cls.

Componente suolo e sottosuolo

Le lavorazioni citate comportano la produzione di rifiuti sia solidi che liquidi, i quali se non opportunamente gestiti generano una fonte di inquinamento sulla matrice suolo e sottosuolo.

L'attività di demolizione dei fabbricati e dismissione dei vecchi binari comporta la produzione di rifiuti di varia natura, eventualmente anche speciali, per tale motivo è prevista la caratterizzazione di ognuno di questi, con il conseguente smaltimento o eventuale riutilizzo.

Le attività di ampliamento dei nuovi fabbricati di servizio, del potenziamento dei binari e della realizzazione di basamenti in cls comportano delle lavorazioni in cui l'impiego di sostanze chimiche (solventi, vernici, oli, idrocarburi) e cemento liquido costituiscono possibili fonti di inquinamento del suolo e sottosuolo; questo possibile impatto è minimizzato attraverso la predisposizione di aree confinate in cui stoccare le sostanze inquinanti e infiammabili.

Componente acque sotterranee e superficiali

Le lavorazioni possono comportare impatti negativi sulle acque sotterranee e superficiali dovuti a sversamenti accidentali che sono minimizzati attraverso la predisposizione di aree confinate per lo stoccaggio delle sostanze chimiche e infiammabili.

4.2.6 Paesaggio naturale ed antropico

L'intervento si sviluppa in adiacenza all'importante asse storico di viale San Bartolomeo, ambito urbano che si configura come ideale confine fra città e porto, caratterizzato, sul fronte nord, da una cortina edilizia continua, intervallata da viabilità ortogonali al viale stesso in cui si riscontrano alcuni episodi di valore storico testimoniale e importanti servizi e attività commerciali e direzionali.

Dal punto di vista dell'intervisibilità dall'ambito marino si evidenzia come la natura degli interventi non sia caratterizzata da significativo sviluppo verticale e l'elevata antropizzazione dell'ambito portuale, con presenza di ampie aree di stoccaggio e strutture per la movimentazione di merci, renda non percepibili le installazioni fisse o mobili del cantiere.

I potenziali impatti sulla componente paesaggio determinati dalla cantierizzazione dell'intervento risultano pertanto fortemente limitati.

4.2.7 Archeologia

Non sono documentati siti archeologici interferenti con gli interventi.

4.2.8 Stato della salute e del benessere dell'uomo

I determinanti della salute sono molteplici ed estremamente variegati. Alcuni di questi determinanti sono legati alla biologia, altri allo stile di vita, altri ancora all'accesso ai servizi, all'ambiente fisico e a quello socio-economico.

In fase di cantiere, gli interventi riguardanti il potenziamento degli impianti ferroviari in progetto andranno a impattare solo alcuni di questi determinanti; in particolare, questi interventi produrranno effetti negativi, ancorché quantitativamente limitati sull'ambiente fisico locale (emissione di rumore e di effluenti gassosi), ed effetti positivi sull'ambiente socio-economico (creazione di ricchezza e occupazione) mentre non avranno presumibilmente alcun effetto sui determinanti di salute legati alla biologia, allo stile di vita e all'accesso ai servizi. La modesta incidenza sulla salute dei determinanti impattati negativamente, la durata limitata nel tempo e il segno non uniforme degli effetti generati lasciano presupporre che gli impatti complessivi sulla salute umana delle modificazioni di questi determinanti indotte dagli interventi in fase di cantiere possano considerarsi trascurabili.

4.3 Analisi dei potenziali impatti - fase di esercizio

4.3.1 Atmosfera e qualità dell'aria

Le movimentazioni su ferro all'interno dell'ambito portuale avvengono mediante locomotori diesel con emissioni stimate a partire dai limiti previsti per tale tipologia di veicoli dalle direttive 97/68/EC e 2004/26/EC (Directives on emissions from non-road mobile machinery).

Le emissioni sono state calcolate in base alla seguente ipotesi:

N° di locomotori	Alimentazione	Potenza	Ore funzionamento	Stage
2	Diesel	275	24	IIIB

L'esito delle valutazioni effettuato è riportato nella tabella seguente:

Inquinante	Emissioni totali (Tonnellate/anno)
NOx	16.9
NM VOC	2.4
PM	0.1

I bilanci precedentemente documentati ipotizzano che l'alimentazione dei veicoli non elettrici a servizio delle movimentazioni in ambito portuale prevedano l'impiego di gasolio, ipotesi conservativa che non considera il probabile futuro impiego di LNG (Liquefied Natural Gas). Il Porto di La Spezia infatti ha avviato uno specifico progetto finalizzato alla riconversione a questo combustibile dei principali macchinari portuali e delle navi cargo, che garantirebbe una riduzione in termini emissivi pari al 100% per le polveri e per gli SOx, e del 85% per gli Ossidi di Azoto.

Per una corretta interpretazione dei risultati il Proponente ritiene opportuno valutare anche le emissioni in termini unitari in funzione del numero di TEU movimentati, considerando in questo caso non solo le emissioni dovute al traffico ferroviario, ma anche le emissioni del trasporto su gomma e sulle navi mercantili. Le valutazioni sono sintetizzate nella tabella seguente da cui si evince il significativo incremento dell'efficienza in termini ambientali della nuova configurazione progettuale, infatti a fronte dell'incremento della movimentazione superiore al 70%, gli incrementi delle concentrazioni risultano pari al 28% per gli NOx e al 24% per NMVOC e PM.

	Movimentazione (TEU/anno)	Emissioni unitarie (kg/TEU)		
		NOx	NMVOC	PM
Stato di fatto	1213524	0.588	0.028	0.017
Progetto	2080000	0.405	0.020	0.012
delta	+71%	-31%	-29%	-28%

Le variazioni documentate nelle tabelle precedenti si riferiscono all'ipotesi che l'alimentazione delle navi in stazionamento avvenga tramite Olio a basso tenore di zolfo, mentre mezzi di terra non elettrici usino come combustibile il gasolio.

Il porto di La Spezia ha avviato un progetto per la sostituzione dei carburanti convenzionali con LNG: le valutazioni effettuate per tale ipotesi progettuale hanno documentato emissioni significativamente più contenute. Si riportano nel seguito, anche in questo caso in termini assoluti e percentuali, le variazioni di emissione associate nell'ipotesi di piena implementazione della transizione a LNG.

	Movimentazione (TEU/anno)	Emissioni unitarie (kg/TEU)	
		NOx	PM
Stato di fatto	1,213,524	0.588	0.017
Progetto	2,080,000	0.086	0.002
delta	+71%	-85%	-91%

Nella valutazione degli impatti negativi e positivi associati al potenziamento dell'intera area mercantile occorre anche **considerare la razionalizzazione a livello globale nella movimentazione delle merci** che consegnerà alla nuova configurazione del terminal di La Spezia, in cui l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria giocherà un ruolo determinante.

4.3.2 Rumore

Barriera acustica di progetto

I risultati delle simulazioni, posti a confronto con i limiti normativi, hanno evidenziato la necessità di realizzare una serie d'interventi per limitare l'impatto prodotto sulla componente rumore dall'esercizio della linea ferroviaria interna all'area portuale.

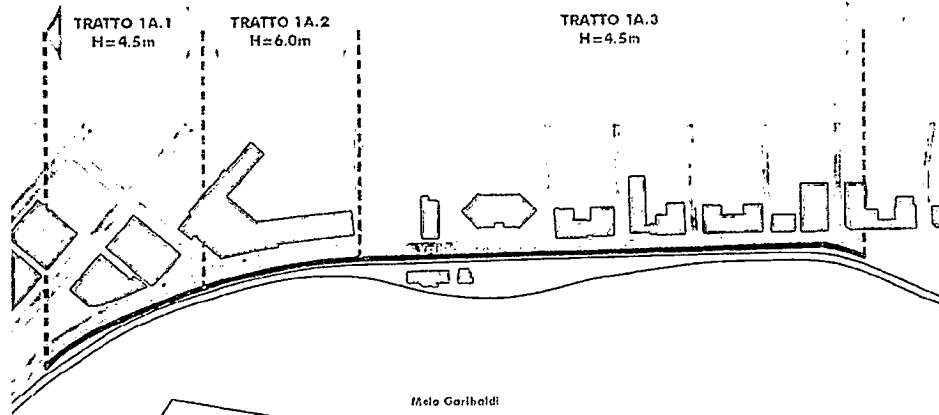
L'analisi dell'ambito territoriale ha permesso d'individuare nella recinzione esistente tra l'area portuale e il sedime di viale San Bartolomeo l'elemento localizzativo per una protezione acustica bidimensionale.

La proposta progettuale prevede la costruzione di una barriera acustica bidimensionale di lunghezza di 732 metri per l'ambito 1A e di lunghezza di 136 metri per l'ambito 1B.

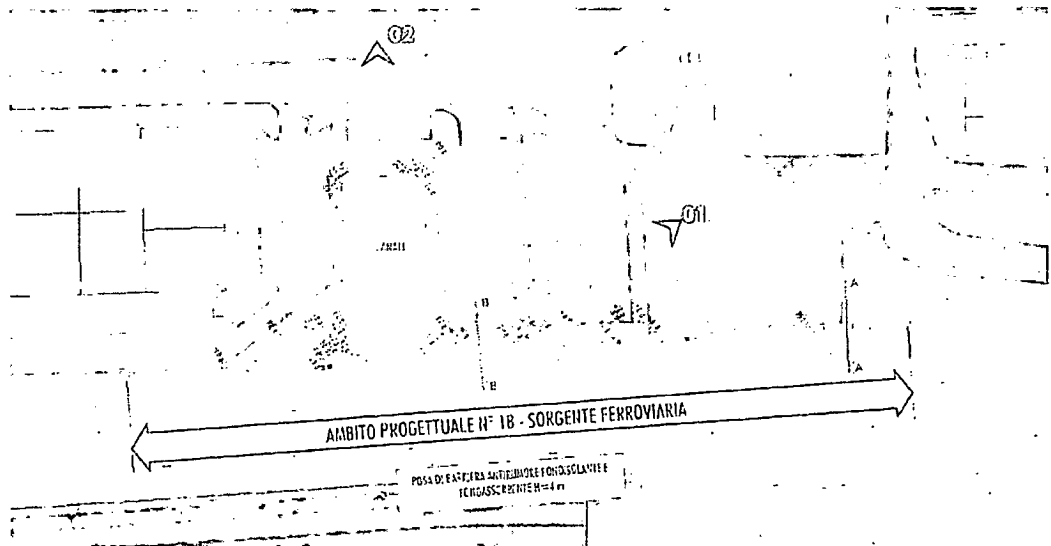
La soluzione progettuale si pone come il naturale prolungamento della barriera esistente ed è finalizzata alla chiusura della finestra acustica in corrispondenza del parcheggio adiacente all'alveo del torrente Dorgia.

La soluzione mitigativa prevede pannelli metallici tipo sandwich in acciaio pre-zincato, verniciati di colore verde con montanti HEA posti con un interasse di 3 metri.

In riferimento alla norma specifica sulle barriere acustiche bidimensionali (UNI EN 1793), gli interventi di progetto dovranno essere di classe B3 per quanto riguarda l'isolamento e di classe A4 per quanto concerne l'assorbimento acustico, corrispondenti alle massime classi prestazionali e in modo da poter assorbire sia il rumore derivante dal traffico ferroviario del porto che il rumore della città.



Ambito 1A - Localizzazione delle opere di protezione acustica



Ambito 1B - Localizzazione delle opere di protezione acustica

AMBITO 1A		
LUNGHEZZA	ALTEZZA	NOTE
435	4.5	Tratto da via san Cipriano all'Istituto nautico (RSP06)
120	6.0	Tratto di fronte al ricettore RSP06 Istituto Nautico
177	4.5	Tratto dall'Istituto nautico (RSP06) fino a via Giulio della Torre
AMBITO 1B		
LUNGHEZZA	ALTEZZA	NOTE
136	4	Prolungamento verso ovest della barriera esistente

Ambito 1 - Dimensionamento delle opere di protezione acustica

Modellazione acustica dello stato mitigato

I risultati dei calcoli sviluppati nella configurazione mitigata permettono di stimare, in corrispondenza del ricettore scolastico RSP06 (Istituto Nautico), una sostanziale conformità con i limiti di legge determinati

dalla fascia di pertinenza ferroviaria, con un miglioramento particolarmente marcato ai piani più bassi dell'edificio.

Il clima acustico presente in corrispondenza del polo scolastico nel periodo di riferimento diurno risulta determinato prevalentemente dal traffico veicolare presente lungo Viale San Bartolomeo.

Per quanto riguarda il ricettore RSP34 (casa protetta San Vincenzo), invece, in periodo notturno l'esubero rispetto al limite concorsuale risulta pari a 3.3 dB(A), di poco superiore a quello già presente nelle condizioni attuali, esso si verifica su una porzione di edificio arretrata rispetto alla sorgente, che risente delle componenti di emissione derivanti da tratte non schermate dalla mitigazione in progetto.

Il posizionamento della barriera nell'ambito progettuale 1B permette di garantire il pieno rispetto dei limiti previsti dal DPR459/1998 per la linea ferroviaria e dei limiti previsti dal DM 29/11/2000 in presenza della concorsualità con Viale San Bartolomeo.

Scenario futuro con eliminazione del primo binario ferroviario e spostamento della recinzione lato porto

La prestazione acustica della soluzione mitigativa proposta per l'Ambito 1A potrà essere ottimizzata nello scenario futuro che prevede, in seguito all'eliminazione del primo binario ferroviario interno all'area portuale, lo spostamento del confine tra l'area portuale e la città di circa 10 metri sul lato porto che determinerà l'avvicinamento della barriera acustica rispetto all'asse del fascio dei binari della sorgente ferroviaria con un miglioramento dell'efficacia della stessa.

4.3.3 Vibrazioni

Lo scenario progettuale prevede la realizzazione di interventi favorevoli in termini di contenimento delle emissioni di vibrazioni a carico della fascia urbanizzata periportuale, giudizio positivo determinato principalmente dagli interventi previsti per le opere di interambito e, in particolare, dall'arretramento del fascio dei binari da Viale San Bartolomeo per la realizzazione della fascia di rispetto dell'ambito urbano.

I vantaggi ambientali derivano, per la sorgente ferroviaria e a parità di emissioni delle rotabili ferroviarie, dalla maggiore attenuazione delle vibrazioni longitudinali e di taglio per divergenza geometrica.

4.3.4 Campi elettromagnetici

Il progetto delle opere ferroviarie prevede una serie di forniture elettriche da parte dell'Ente Gestore al fine di poter soddisfare le esigenze poste dall'esercizio ferroviario.

Possono pertanto determinare alterazioni potenzialmente significative del campo elettromagnetico naturale i seguenti impianti:

- impianto trazione elettrica TE Linea di contatto ferroviaria a 3 kV c.c. (frequenza nulla);
- sottostazione elettriche.

In seguito alla simulazione dell'induzione magnetica può essere esclusa qualunque interazione con le aree residenziali e sensibili del waterfront.

4.3.5 Suolo e sottosuolo, acque sotterranee e superficiali

Sinteticamente i lavori che potenzialmente possono indurre degli impatti negativi sulle componenti consistono in:

- inefficiente gestione delle acque meteoriche di piattaforma;
- adeguamento idraulico del Fosso Rossano.

Componente suolo e sottosuolo

Vista la tipologia strutturale e la destinazione d'uso delle opere in progetto non si ritiene che vi possano essere significativi impatti su suolo e sottosuolo in fase di esercizio, poiché non si altera lo stato dei luoghi, attualmente già adibito a transito di merci su binario.

Componente acque sotterranee e superficiali

Il progetto delle opere in linea (nuova viabilità stradale e ferroviaria) prevede la realizzazione di una rete di raccolta e di smaltimento delle acque meteoriche successivamente convogliate nei canali attuali di scolo, queste nuove canalizzazioni vanno a sostituire le canalizzazioni già esistenti in quanto le nuove infrastrutture interessano siti già destinati a tali usi. Pertanto non si ritiene che la fase di esercizio possa generare nuovi impatti sulla componente acque superficiali e sotterranee e non sia verificata l'eventualità di un ristagno delle acque meteoriche sull'area di progetto. Il sistema di drenaggio, raccolta e scarico nei canali receptori è di tipo chiuso e garantisce la tenuta idraulica in quanto la rete è costituita da tubi in PVC, inoltre lo scarico nel

canale recettore prevede la predisposizione di una valvola a clapet che evita il rigurgito, delle acque del canale durante un evento di piena.

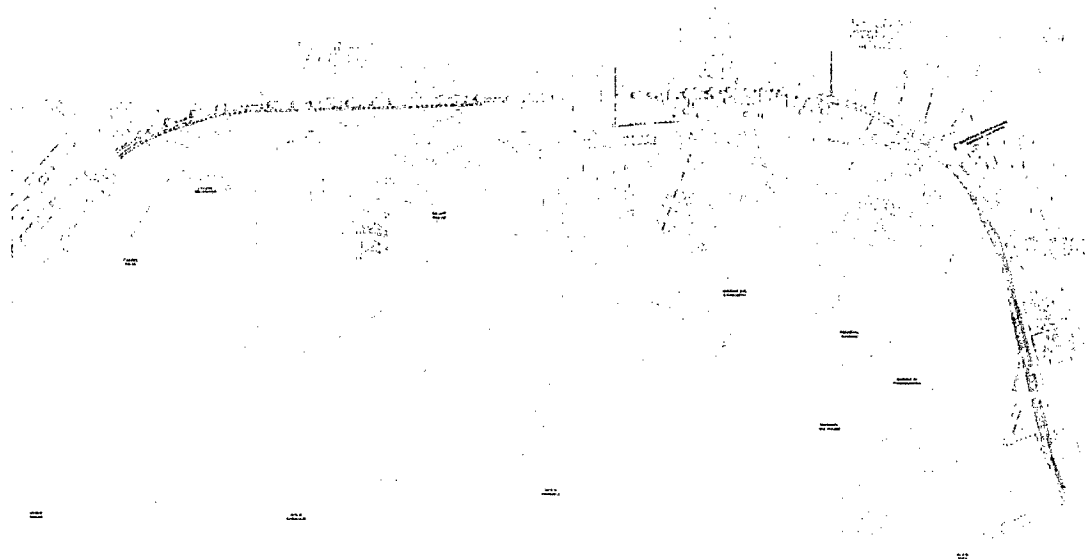
4.3.6 Paesaggio naturale e antropico

Gli interventi di potenziamento degli impianti ferroviari, seppure ricadenti in aree portuali, si collocano in posizione prossima all'importante ambito urbano dell'asse storico di Viale San Bartolomeo, caratterizzato da diversi edifici di valore storico testimoniale e, nel primo tratto sul lato verso il porto, da un lungo filare di platani.

Dal punto di vista dell'intervisibilità la natura degli interventi in oggetto non determina alterazioni sostanziali alla percezione del paesaggio sia da terra che dal mare, visto l'inserimento in un ambito fortemente antropizzato e l'assenza di edifici con significativo sviluppo verticale.

In un'ottica più ampia si ritiene opportuno evidenziare come gli interventi di potenziamento degli impianti ferroviari si configurino quali strategiche azioni propedeutiche alla realizzazione della fascia di rispetto dell'ambito urbano, in coerenza a quanto definito nel Piano Regolatore Portuale.

L'insieme degli interventi previsti sulla rete ferroviaria afferente all'ambito portuale consente infatti, oltre al potenziamento del trasporto merci su ferro attraverso una più razionale distribuzione dei fasci di binari, il contestuale allontanamento dei binari stessi dall'ambito urbano e la conseguente realizzazione della fascia di rispetto lungo Viale San Bartolomeo, nonché la rimozione dei fasci dei binari dalla Calata Paita, restituendo continuità al waterfront urbano della Spezia.



Fascia di rispetto per gli ambiti urbani di quartiere Canaletto e quartiere Fossamastra a seguito della rimozione del primo e secondo binario ottenuta grazie al progetto di potenziamento degli impianti ferroviari – Planimetria generale dell'intervento

4.3.7 Archeologia

Non si prevedono impatti sulla componente in quanto non sono previsti scavi in aree di rischio archeologico.

4.3.8 Salute e benessere dell'uomo

Impatto sui determinanti della salute degli interventi in progetto

In fase di esercizio, gli interventi in progetto andranno a impattare solo alcuni dei determinanti già identificati per la fase di cantiere. In particolare, questi interventi produrranno effetti negativi ancorché quantitativamente limitati sull'ambiente fisico locale (emissione di rumore), ed effetti positivi sull'ambiente socio-economico (creazione di ricchezza e occupazione) mentre non avranno presumibilmente alcun effetto sui determinanti di salute legati alla biologia, allo stile di vita e all'accesso ai servizi. La modesta incidenza sulla salute dei determinanti impattati negativamente (inquinamento acustico) e la produzione di effetti positivi da un punto di vista socio-economico lasciano presupporre che gli impatti complessivi sulla salute umana delle modificazioni di questi determinanti indotte dagli interventi in fase di esercizio sarà comunque trascurabile.

5. INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

5.1 Fase di cantiere.

5.1.1 Atmosfera e qualità dell'aria

Il contenimento delle emissioni in fase di realizzazione sarà garantito in prima istanza da alcuni interventi di carattere gestionale/organizzativo di carattere generale.

I principali interventi che saranno posti in essere riguarderanno:

- predisposizione, in sede di progettazione esecutiva, di specifici protocolli di gestione delle singole attività finalizzati a individuare e implementare le modalità corrette di svolgimento delle attività stesse che consentano di ridurre al minimo le emissioni di inquinanti e in particolare di polveri;
- adeguata formazione delle maestranze al fine di evitare tutti quei comportamenti che, non funzionali allo svolgimento delle attività, determinano emissioni di inquinanti evitabili alla fonte, a titolo esemplificativo:
 - transito a velocità elevate nelle aree di cantiere;
 - mancato spegnimento dei macchinari nelle fase di non utilizzo;
 - svolgimento non adeguato delle operazioni di movimentazione terre evitando perdite dai cassoni di camion e dalla cucchiaia/benna dei macchinari impiegati;
- adeguata definizione dei lay-out di cantiere finalizzata a posizionare, per quanto possibile, eventuali sorgenti a maggiore distanza dai ricettore e a minimizzare le movimentazioni.
- perimetrazione delle aree di cantiere con reti anti polveri.

Il contenimento delle emissioni da macchine operatrici può essere ottenuto solo attraverso una corretta scelta dei macchinari e una loro costante manutenzione. Al fine di contenere le emissioni dovrà essere privilegiato l'impiego di macchinari di recente costruzione, preferibilmente EURO IV o V per gli autocarri e stage III per i veicoli OFF ROAD e come minimo EURO III per gli autocarri e stage II per i veicoli OFF ROAD.

Al fine di contenere le emissioni di polveri non da motori associate alla movimentazione dei materiali/terre saranno impiegati specifici presidi atti a limitare il deposito dei materiale sul manto stradale potenzialmente risolleavabile ad opera dei mezzi in transito costituiti da:

- copertura dei carichi nelle fasi trasporto;
- periodica pulizia delle aree di transito mediante macchine spazzatrici;
- periodica pulizia dei pneumatici mediante sistemi di lavaggio ad alta pressione.

Le possibili soluzioni per ridurre le emissioni di VOC e HAP sotto forma di fumi, durante le fasi di asfaltatura, sono le seguenti:

- nessun trattamento termico (per es. hot-remix) di rivestimenti/materiali catramosi in cantiere;
- impiego di bitume con basso tasso di emissione di inquinanti atmosferici (tendenza all'esalazione di fumo);
- impiego di emulsioni bituminose anziché di soluzioni di bitume (opere di pavimentazione stradale);
- riduzione della temperatura di lavorazione mediante scelta di leganti adatti;
- le temperature di lavorazione non devono superare i seguenti valori:
 - mastice d'asfalto, posa a macchina: 220 °C;
 - bitume a caldo: 190 °C;
- impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura;
- utilizzo di vibro finitrici dotate di un dispositivo di aspirazione posto sopra le coclee che convoglia i fumi direttamente al tubo di scarico del motore termico; i fumi aspirati e quelli del motore termico vengono convogliati in un filtro catalizzatore che provvede alla loro depurazione prima di essere dispersi nell'ambiente.

5.1.2 Rumore

Le valutazioni svolte sulle lavorazioni di massimo impatto previste per la fase di realizzazione hanno evidenziato la presenza di condizioni di potenziale esubero dei limiti assoluti di emissione previsti dalla

Classificazione Acustica comunale attuale e dei limiti differenziali in uno scenario di analisi di massima cautela che non considera gli elementi esistenti o previsti di ostacolo alla propagazione del rumore.

La progressiva realizzazione delle opere previste dal progetto in molte aree consentirà di ridurre gli impatti previsti in fase di costruzione, ma l'esecuzione dei lavori dovrà essere svolta adottando ogni possibile accorgimento per il contenimento delle emissioni di rumore al fine di minimizzare il disturbo prodotto sul fronte edificato esposto alle lavorazioni.

La tipologia di lavorazioni previste e l'estensione delle aree interessate, in relazione alla distanza dai ricettori e alla sensibilità territoriale evidenziata dalla Classificazione Acustica sconsiglia l'adozione di interventi di mitigazione estensivi al confine delle aree di cantiere, che nel caso specifico sarebbero caratterizzate da una ridotta efficacia. Risulta invece fondamentale adottare azioni di contenimento delle emissioni sonore a partire dall'organizzazione e realizzazione del cantiere, in modo tale da rendere agevole le operazioni di movimentazione dei materiali, con percorsi che consentano di minimizzare le manovre richieste ai mezzi e le operazioni in retromarcia, soggette all'azionamento degli avvisatori acustici.

5.2 Fase di esercizio.

Le opere in progetto costituiscono l'esito di un lungo processo di analisi e approfondimento delle criticità logistiche e ambientali e accolgono al loro interno un'ampia serie di elementi di mitigazione e ottimizzazione, tali da allineare nel complesso il progetto ai vincoli imposti dalla normativa attuale, in attesa dell'emanazione dello specifico decreto di regolamentazione.

La natura degli interventi, non caratterizzati da significativo sviluppo verticale, e la collocazione in aree portuali non accessibili e fortemente antropizzate, non determina impatti sulla componente paesaggio e conseguenti opere di mitigazione.

Si evidenzia inoltre come la realizzazione degli interventi di potenziamento ferroviario consenta la restituzione all'ambito urbano del sedime corrispondente ai primi due binari sul lato città e la conseguente realizzazione di una fascia di rispetto in grado di garantire, in piena coerenza con quanto definito dal Piano Regolatore Portuale, la mitigazione ambientale e la riqualificazione urbana dell'intero water front della Spezia nonché la coerente e complessiva armonizzazione paesaggistica dell'interfaccia porto-città.

6.2.2 Progetto della fascia di rispetto - Riqualificazione funzionale architettonica dell'interfaccia porto-città della Spezia: intervento di protezione antifonica e relativo inserimento ambientale e paesaggistico lungo Viale San Bartolomeo

Le azioni progettuali programmate per la riqualificazione funzionale, architettonica e paesaggistica delle relazioni urbane d'interfaccia porto-città risultano afferire a due ambiti progettuali omogenei. In particolare questi ambiti risultano così suddivisi:

- Ambito progettuale n. 1: Protezione antifonica e riqualificazione funzionale, architettonica e paesaggistica lungo l'attuale recinzione che delimita l'area del porto lungo Viale San Bartolomeo tra Via San Cipriano e Via Giulio della Torre, per uno sviluppo complessivo di circa 732 metri. L'ambito ricomprende inoltre un ulteriore intervento di protezione antifonica lungo la linea ferroviaria in corrispondenza dei ricettori posti fra i civici 347 e 387 di Viale San Bartolomeo, per uno sviluppo lineare di ulteriori circa 135 metri. Vista la differente collocazione dei due interventi e l'inserimento in contesti urbani che, seppur prossimi, risultano caratterizzati da specifiche peculiarità, è stata operata la distinzione fra due sub-ambiti:
 - Sub-ambito 1A: protezione antifonica lungo il Viale San Bartolomeo;
 - Sub-ambito 1B: protezione antifonica in corrispondenza del parcheggio lungo Viale San Bartolomeo nel tratto adiacente al Torrente Dorgia Vecchia.
- Ambito progettuale n. 2: Protezione antifonica afferente al trasporto dei container con autocarri gommati da e per l'area del porto, con particolare riferimento all'ottimizzazione acustica del tratto finale del tunnel e della rampa di risalita, interno al porto e dei relativi muri laterali in c.a., in quanto queste strutture risultano completamente riflettenti rispetto alla propagazione dell'energia acustica prodotta dal transito veicolare.

In particolare:

Ambito progettuale n. 1

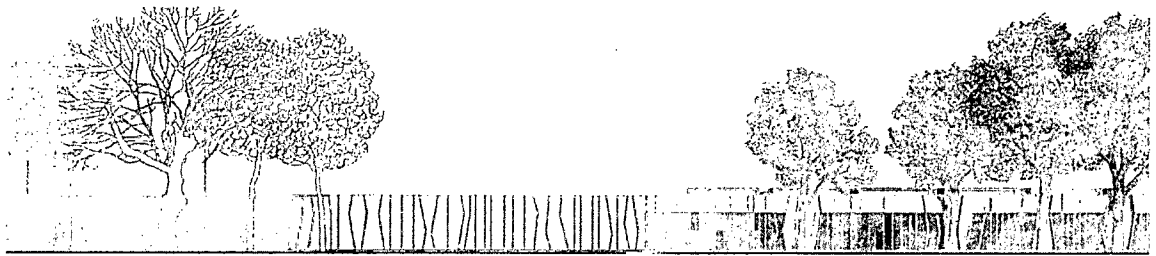
Sub-ambito progettuale 1A

Il sub-ambito progettuale 1A, collocato lungo Viale San Bartolomeo, s'inserisce in un contesto urbano caratterizzato dalla compresenza fisica delle aree portuali e di una struttura insediativa ricca di funzioni e relazioni, ordinata secondo uno schema geometrico regolare, basato sull'allineamento del suddetto viale su cui si attestano ortogonalmente diversi assi viabilistici trasversali.

Il confine fra ambito portuale e urbano, costituito dalla protezione antifonica di progetto, è stato interpretato come l'elemento in cui le energie, le linee di tensione e le polarità determinate dalle differenti funzioni urbane sono chiamate a convergere e a trovare forma fisica.

Il manufatto si configura come un piano verticale su cui le linearità regolari costituite dalle geometrie dell'edificato sono chiamate a fondersi con le morfologie più irregolari degli elementi vegetazionali, attraverso continue variazioni di ritmo e tensione.

In quest'ottica la regolarità lineare degli elementi verticali del manufatto di protezione antifonica viene deformata progressivamente in corrispondenza delle linee di tensione generate dalle morfologie organiche delle alberature, assecondandone l'andamento e interagendo con esse anche grazie alle variazioni ritmiche della disposizione degli elementi vegetali.

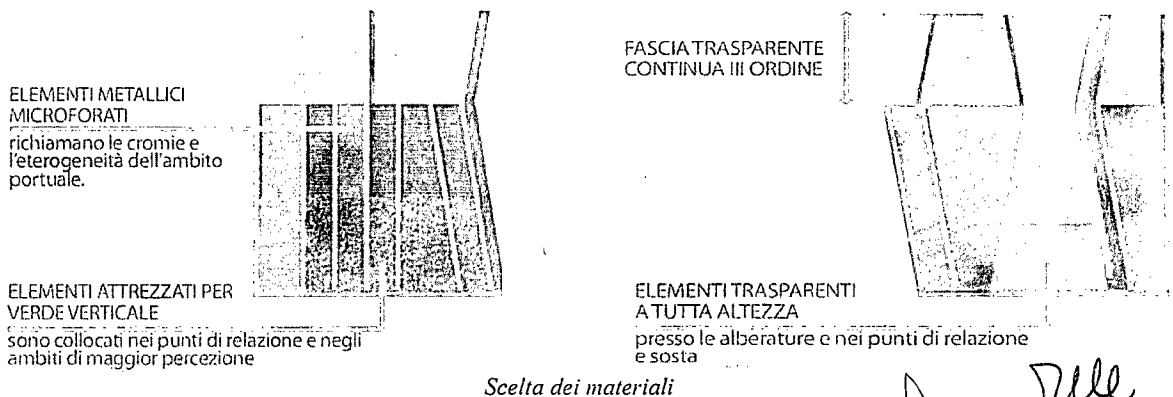


Sintesi del percorso di definizione della soluzione progettuale

La soluzione proposta permette di preservare l'integrità delle alberature esistenti interagendo con le forme organiche dei tronchi e prevedendo adeguamenti planimetrici in corrispondenza degli elementi arborei che oggi interferiscono con la recinzione.

Sulla base delle analisi propedeutiche alla definizione del progetto, sono state individuate soluzioni in grado di interpretare correttamente ambiti specifici del contesto nonché di rispondere in maniera efficiente agli obiettivi principali di protezione acustica, integrazione con il paesaggio urbano e mantenimento della permeabilità visiva con l'ambito portuale.

Nello specifico sono state previste, per il fronte urbano del manufatto, due principali tipologie di partizione verticale: elementi di partizione trasparenti ed elementi di partizione opachi.



Tra la strada e la recinzione portuale sono già presenti aiuole verdi, nei tratti in cui non si prevede la realizzazione del nuovo marciapiede le stesse sono conservate, prevedendo la pulizia e il riporto di nuovo terreno vegetale, la semina e la realizzazione dell'impianto di irrigazione.

Per ridurre l'interferenza con le opere di progetto sono previsti interventi per il contenimento della chioma delle alberature esistenti; in sostituzione dei ceppi rimasti dall'abbattimento già effettuato di alcuni esemplari arborei, saranno impiantati n° 6 platani (*Platanus hybrida*), previa asportazione dell'apparato radicale.

Nel caso in cui, durante l'esecuzione dei lavori, il comune avesse provveduto all'abbattimento di ulteriori esemplari, si procederà con l'impianto di ulteriori nuove alberature.

Sono inoltre previsti interventi di protezione contro contusioni e rotture della corteccia e del legno provocati dagli escavatori ed altre attrezzature di cantiere, e la posa di lamierino d'acciaio zincato alla base delle alberature, allo stesso livello dei marciapiedi, a perimetrazione dell'aiuola circolare di rispetto delle radici.

Sub-ambito progettuale 1B

L'Ambito progettuale 1B si colloca in un comparto urbano caratterizzato dalla presenza di un'ampia area di sosta nei pressi del tratto terminale del torrente Vecchia Dorgia, in posizione più distante e meno percepibile rispetto all'asse di Viale San Bartolomeo.

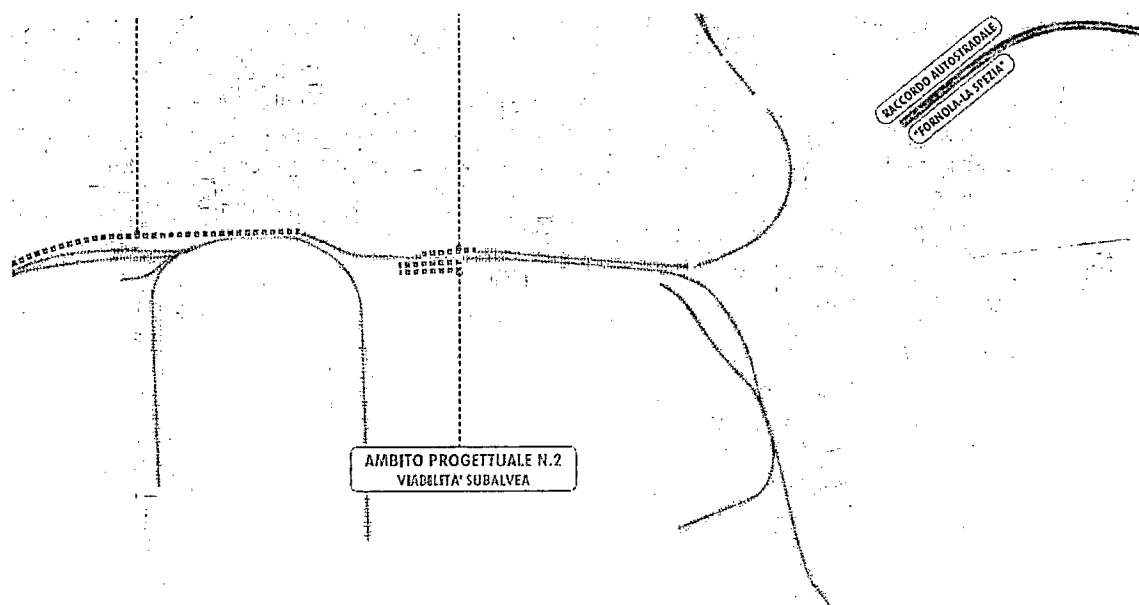
In corrispondenza della recinzione portuale, per un lungo tratto a est dell'ambito di progetto, risultano già installati elementi di protezione antifonica a tutela di diverse abitazioni che si collocano fra il viale e la recinzione stessa.

Vista la presenza dei manufatti per la protezione emissiva e la relativa distanza dalla viabilità principale, si è optato per una soluzione che garantisca l'omogeneità formale e percettiva degli elementi, anche al fine di non introdurre ulteriori variazioni morfologiche in un contesto già caratterizzato dalla compresenza di funzioni, manufatti e stili architettonici fortemente eterogenei.

La soluzione progettuale adottata prevede, pertanto, l'integrazione della recinzione esistente con pannelli, aventi finiture e cromatismi analoghi all'adiacente barriera esistente a cui si innestano gli interventi afferenti all'ambito progettuale 1B.

Ambito progettuale n.2

La viabilità subalvea costituisce il collegamento tra il porto mercantile e il Raccordo Autostradale Fornola-La Spezia; per una lunghezza di circa 555 metri è caratterizzata da un tratto in galleria di sottoattraversamento dell'area portuale, di Viale S. Bartolomeo e del binario con direzione Sud-Est.



Ambito operativi per la realizzazione dei nuovi schemi acustici

L'ambito progettuale n. 2 coincide con la rampa ovest della viabilità subalvea interna all'area portuale della Spezia, che collega direttamente l'ambito mercantile del porto con il raccordo autostradale di accesso alla città della Spezia, il cui accesso è permesso ai soli mezzi autorizzati dall'Autorità Portuale per il carico/scarico di container o merci presso i moli commerciali del porto della Spezia.

La rampa ovest, oggetto dell'intervento, ha uno sviluppo lineare complessivo di 136 metri dall'imbocco fino al punto di raggiungimento del piano campagna, con una quota del piano di rotolamento dei pneumatici -3.60 metri s.l.m. in corrispondenza dell'imbocco e di 2 metri sulla sommità coincidente con il piano campagna.

La soluzione mitigativa proposta comprende lungo la rampa ovest i seguenti interventi:

- rivestimento delle pareti in c.a. della rampa con pannelli prefabbricati fonoassorbenti tipo Phono Leca;

- rivestimento muri di imbocco e dei primi 20 m della galleria sub-alvea;
- barriera acustica su muro lato ferroviario e sul portale della galleria sub-alvea;
- sostituzione del tappeto d'usura della rampa con tappeto in Splitt-Mastix -Asphalt (SMA);
- sostituzione della griglia esistente e interventi sulle fessurazioni trasversali della pavimentazione della rampa.

6. IL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - PMA

Sono previste azioni d'implementazione del piano di monitoraggio ambientale (PMA), attualmente in esercizio nell'ambito portuale del Golfo della Spezia, per le componenti atmosfera e rumore.

Gli interventi relativi allo sviluppo del porto della Spezia sono stati progettati con una particolare attenzione alla performance ambientale complessiva dell'opera.

Le analisi sviluppate per il rumore e l'inquinamento atmosferico hanno evidenziato che il progetto, integrato da specifici interventi di mitigazione, determina impatti contenuti e un complessivo miglioramento ambientale rispetto allo stato di fatto.

Il miglioramento degli indici di qualità ambientale determinato dalle scelte progettuali iniziali e dall'attuazione degli interventi di mitigazione, potrà essere documentato e ulteriormente incrementato attraverso un'attenta e costante sorveglianza delle effettive emissioni inquinanti e conseguenti effetti sul sistema ricettore. Le informazioni raccolte consentiranno di validare le prestazioni ambientali e, laddove necessario, di porre in essere tempestivamente eventuali interventi di mitigazione gestionali aggiuntivi o di ottimizzare le scelte organizzativo/logistiche in un'ottica di riduzione degli impatti.

Il costante controllo degli inquinanti atmosferici e del rumore sarà affidato a una rete di postazioni di monitoraggio *smart-real time* che consentiranno di rilevare costantemente alcuni indicatori primari di controllo della qualità dell'aria, del rumore e della meteorologia locale. Gli esiti del monitoraggio potranno essere letti in tempo reale da remoto e, la possibilità di disporre di un dato al continuo, avrà l'enorme vantaggio di poter costantemente correlare gli esiti del monitoraggio alle attività portuali e alle condizioni meteo climatiche, che rivestono un ruolo fondamentale nel meccanismo di propagazione degli inquinanti atmosferici e delle onde sonore.

Il piano di monitoraggio descritto sarà implementato prima dell'avvio dell'opera (*ante operam*) per consentire una dettagliata analisi della situazione attuale e proseguirà durante la fase di realizzazione al fine di controllare anche gli effetti associati a tale fase (*in itinere*), infine consentirà di monitorare le emissioni associate all'esercizio del porto nella sua nuova configurazione (*post operam*).



Ipotesi di posizionamento delle centraline di monitoraggio

7. ESITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA DEL PROGETTO DEFINITIVO

Il Gruppo Verificatore ha acquisito ed esaminato la necessaria documentazione tecnica, progettuale e amministrativa ai fini della **Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale VIA DEC - VIA n. 317/2006.**

a) Le seguenti prescrizioni risultano **OTTEMPERATE**:

PG.1c; PG.2; 10; 12; 13; 14; 15; 16; 20;

b) Le seguenti prescrizioni risultano **NON APPLICABILI**:

PG.1 a; PG.1b; 1; 2; 3; 4; 6; 7; 8; 9; 11; 17; 18;

c) Le seguenti prescrizioni risultano **NON DI COMPETENZA DEL MATTM**:

5; 19.

Di seguito si riporta la Tabella di Ottemperanza.

VERIFICA DI OTTEMPERANZA AL DECRETO DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE N. 317/2006

COD.	PRESCRIZIONE	AMBITO DI RIFERIMENTO	CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE	VALUTAZIONE CT/VIA
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.	Ambito 5	La valutazione delle possibili interferenze sulle condizioni ambientali è stata condotta all'interno dello Studio Preliminare Ambientale nell'elaborato SPA/04.01 a cui si rimanda per approfondimenti; mentre per quanto afferisce alle verifiche con gli Enti, tale attività sarà sviluppata e perfezionata proprio nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA per mezzo del parere conclusivo del Ministero dell'Ambiente che raccoglierà i pareri degli altri Enti coinvolti nel procedimento.	NON APPLICABILE
PG.1b	Dovranno essere valutate e verificate con gli Enti interessati le possibili interferenze sulle condizioni ambientali imposte dalla prevista trasformazione della zona del Terminal del Golfo nell'ambito 6 a prevalente futura destinazione di movimentazione passeggeri, funzione che coinvolge il retrostante abitato di Fossamastra.	Ambito 6	La prescrizione appare incongrua rispetto alle destinazioni d'uso definite nel Piano Regolatore Portuale (PRP) della Spezia per la zona del Terminal del Golfo (Ambito 6). Infatti l'obiettivo di progetto del PRP per tale area è l'ampliamento a mare della banchina per l'implementazione dei traffici commerciali; si prevede, inoltre, la realizzazione del terzo molo in zona Fossamastra con le stesse finalità e la medesima destinazione commerciale. Uguualmente, la realizzazione della nuova banchina in zona Fossamastra e l'ampliamento a mare del Terminal del Golfo verranno valutati in quanto progetti afferenti alla Verifica di Assoggettabilità. Per quanto afferisce alle verifiche con gli Enti, tale attività sarà sviluppata e perfezionata proprio nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA per mezzo del parere conclusivo del Ministero dell'Ambiente che raccoglierà i pareri degli altri Enti coinvolti nel procedimento.	NON APPLICABILE
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.	Generale per tutti gli Ambiti	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.	OTTEMPERATO
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	Generale per tutti gli Ambiti	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	OTTEMPERATO

5

2

[Handwritten signatures]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

23

Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	<p>Trasporti che dovranno dettagliare le azioni di progetto ed i relativi impatti derivanti dall'attuazione delle singole parti d'opera.</p>		<p>l'intero corpus documentale redatto ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA degli stessi interventi progettuali.</p>	
COD	PRESCRIZIONE	AMBITO DI RIFERIMENTO	CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE	VALUTAZIONE CTVIA
1	<p>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.</p>	<p>Ambito 6</p>	<p>Nel marzo 2005, sulla base delle caratterizzazioni effettuate tra il 2000 e il 2004, il Ministero dell'Ambiente, Direzione Qualità della Vita, ha incaricato ICRAM della stesura del "Progetto preliminare di bonifica dell'area marina inclusa nella perimetrazione del sito di interesse nazionale di Pitelli". A seguito di tale documento, l'Autorità Portuale della Spezia ha presentato cinque progetti di bonifica del fondale marino interno al porto commerciale e il Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero della Sanità e dello Sviluppo Economico, ha sottoscritto cinque Decreti di bonifica in data 16.12.2005. Relativamente ai cinque decreti di bonifica, l'Autorità Portuale ha effettuato e concluso, con lo svincolo dello specchio acqueo, i lavori dei fondali prospicienti il terminal Ravano e del bacino di evoluzione navi; ha aggiudicato la gara per la bonifica dei fondali del molo Garibaldi per la bonifica del molo Fornelli est. Una volta ultimati, tutto lo specchio acqueo della parte nord del golfo verrà svincolato e restituito agli usi legittimi in quanto completamente bonificato. In relazione alle attività di dragaggio previste per il potenziamento dei canali di accesso in porto, tutte le operazioni sono e continueranno ad essere realizzate ottemperando alle modalità ed alle 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. Si precisa inoltre che, a partire dal 2004, è stato avviato e mantenuto in esercizio un Piano di monitoraggio esteso all'intero Golfo della Spezia che prevede l'impiego di sonde multiparametriche gestite interamente da ARPAL. Le risultanze scientifiche di detto monitoraggio sono pubblicamente consultabili sul sito internet gestito dall'Università di Genova all'indirizzo di seguito riportato: http://apsp.macisteweb.com.</p>	<p>NON APPLICABILE</p>

<p>Pur in considerazione della limitata riduzione della dimensione frattale della linea di costa nello stato post-operam prevista nello SIA, le nuove banchine dovranno essere preferibilmente realizzate su palafitte ma obbligatoriamente in corrispondenza di immissione a mare di scarichi idrici.</p>	<p>Ambito 6</p>	<p>La realizzazione del nuovo molo crociere in posizione antistante calata Paiva, è prevista mediante l'utilizzo di cassoni autoaffondanti, che consentono una buona circolazione d'acqua all'interno del bacino grazie soprattutto alla discontinuità tra detto molo e la banchina esistente. Il collegamento tra le due strutture è, infatti, previsto mediante collegamento stradale e pedonale a livello di banchina, lasciando libero un canale d'acqua sottostante a separazione delle strutture</p> <p>L'ampliamento del molo Garibaldi, in analogia con quanto già realizzato, prevede la realizzazione della nuova banchina con palancolati metallici (che possono essere eseguiti via mare e senza asportazione di materiale dal fondale), in funzione delle necessità operative delle attività di terminal multipurpose che vi verranno svolte.</p> <p>In corrispondenza dei canali Cappelletto e Rossano, per garantire il regolare deflusso e mantenere l'invarianza idraulica, il riempimento è previsto opportunamente arretrato in modo da non modificare l'attuale scarico a mare degli stessi.</p> <p>L'ampliamento a mare del Terminal del Golfo non prevede l'interferenza con corpi idrici che si immettono in mare, quindi non è vincolato alla tipologia a "palafitta" ma è bensì caratterizzato dalle sezioni descritte in precedenza; l'ampliamento, tuttavia, interferisce con la presa ENEL che capta l'acqua di mare verso la centrale termoelettrica per il raffreddamento: per assicurare il funzionamento della presa è stata prevista la realizzazione di un canale coperto largo circa 16 m.</p> <p>Le banchine della Marina del Canaletto saranno realizzate con palancolato metallico trattandosi di completamento di banchine già esistenti in analoga struttura portante. In corrispondenza del canale Melara il palancolato di banchina verrà interrotto per consentire il prolungamento sino a mare dello scarico delle acque.</p> <p>A sostegno delle vie di corsa delle gru di banchina sono, in detto tratto, previsti pali di grande diametro di tipologia analoga a quanto già realizzato alla foce del torrente Fossamastra.</p> <p>Non vi sono altre interferenze delle strutture con canali di acqua pubblica essendo oggi già in corso l'adeguamento idraulico della foce dei torrenti Nuova e Vecchia Dorgia alla radice del molo Fornelli.</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
<p>Ambiente idrico, suolo e sottosuolo</p>	<p>AMBITO DI RIFERIMENTO</p> <p>Generale per tutti gli Ambiti</p>	<p>CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE</p> <p>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</p>	<p>VALUTAZIONE CTVIA</p> <p>NON APPLICABILE</p>
<p>COD</p> <p>3</p>	<p>PRESCRIZIONE</p> <p>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</p>	<p>3</p>	<p>3</p>

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

	<p>personale viaggiante, passeggeri e quantità di rifiuti 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.</p>		<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pozzetti e/o vasche muniti di sistema di trattamento dei solidi in sospensione e degli idrocarburi; - lavaggio delle strade e dei piazzali con autopazzatrici di ultima generazione, con aspirazione 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. <p>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 grigie 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.</p>
<p>4</p>	<p>In attuazione alle norme previste nel DL.vo 24 giugno 2003 n.182, l'Autorità Portuale incaricata dell'applicazione della normativa MARPOL dovrà redigere il PIANO di raccolta e successivo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, per la prevenzione dell'inquinamento con particolare riguardo agli scarichi liquidi di carattere civile (sewage); tale piano,</p>	<p>Generale per tutti gli Ambienti</p>	<p>In conformità a quanto prescritto dal Dlgs.182/2003, A.P. redige triennalmente il "Piano dei Rifiuti da nave e dei residui del carico nel porto della Spezia".</p> <p>La revisione 2012 del Piano è stata approvata con Delibera della Giunta della Regione Liguria n. 1279 del 26.10.2012.</p> <p>Tale piano, che ha come principale obiettivo ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e quindi ridurre l'inquinamento marino da nave, prevede la raccolta e il trattamento, da parte della</p> <p style="text-align: center;">NON APPLICABILE</p>

<p>al fine di evitare alterazione degli equilibri idrologici e le concentrazioni di nutrienti e chemicals all'interno della rada, dovrà comprendere un sistema di opere di diversione quali: <u>la raccolta dei reflui dalle sedi stradali, delle acque di prima pioggia di dilavamento delle banchine portuali oltre il controllo delle acque di scarico domestiche, industriali connesse a canalizzazioni da inviare a depuratori e controllo degli scarichi a mare dei principali corsi d'acqua.</u></p>	<p>Per quanto riguarda i problemi idraulici relativi ai corsi d'acqua che sboccano nell'area interessata da opere di tombamento, dovranno essere valutate attentamente da parte della Regione Liguria le modalità con le quali dovrà essere garantita la possibilità di ispezione, manutenzione e dragaggio dei materiali trasportati sul fondo in considerazione della mancata esecuzione di apposite vasche di sedimentazione</p>	<p>Ambito 6</p>	<p>ditta appaltatrice del servizio Sepor. S.p.A, dei rifiuti liquidi e solidi delle navi, presso l'impianto dislocato sul molo Garibaldi. Tale impianto è dotato per i liquidi di due linee di trattamento una chimico-fisica e una biologica e per i solidi, invece, di un autoclave e di un generatore di calore.</p> <p>Il Piano è reso pubblico attraverso l'inserimento nel sito Internet di A.P. all'indirizzo: http://www.porto.laspezia.it/it/autorita-portuale-della-spezia/servizi/ambiente.</p> <p>L'oggetto del Piano risulta conforme a quanto previsto dal Digs.182/2003 e non comprende la raccolta delle acque di prima pioggia e di dilavamento delle banchine portuali, il controllo delle acque di scarico domestiche o industriali, gli scarichi a mare dei principali corsi d'acqua, per le quali si rimanda alle relazioni progettuali specifiche.</p> <p>Per quello che riguarda la raccolta delle acque di prima pioggia, i nuovi piazzali afferenti al presente progetto preliminare 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 fornito 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.</p>
<p>5</p>	<p>NON DI COMPETENZA DEL MATTM</p>	<p>NON APPLICABILE</p>	<p>Gli interventi di adeguamento idraulico sino ad ora realizzati e/o in progetto con le opere di ampliamento degli ambiti 5 e 6, prevedono tutti coperture dotate di idonei varchi d'accesso (tombini e/o solette amovibili) per consentire l'accesso di personale e mezzi operativi all'interno dei tratti tombinati. Ciò allo scopo di mantenere monitorato il fondo alveo e per consentire interventi puntuali e/o estesi di dragaggio per la pulizia del tratto ed il mantenimento delle caratteristiche di deflusso previste in progetto.</p> <p>I dragaggi alla foce dei corsi d'acqua garantiscono profondità del fondale utili alla massima immissione a mare delle portate di piena duecentennali e cinquecentennali con franchi di sicurezza adeguati.</p> <p>Relativamente al molo Garibaldi, in prossimità del quale sfociano i torrenti Cappelletto e Rossano, il nuovo ampliamento è stato arretrato mantenendo inalterato lo scarico a mare dei suddetti canali.</p> <p>Il transito del canale Melara nell'ambito della Marina del Canaletto, già in parte realizzato, verrà eseguito mantenendo lo sbocco a mare attuale attraverso la realizzazione di una darsena coperta, con fondale viabile da -4 a -12 circa sul livello medio mare e di larghezza analoga alla sezione di sbocco attuale, in grado di consentire il deflusso in sicurezza di portate di piena con tempi di ritorno duecentennali.</p> <p>Relativamente agli ambiti in oggetto non sussistono versanti retrorstanti</p>
<p>6</p>	<p>In considerazione del quadro piuttosto complesso</p>	<p>NON APPLICABILE</p>	<p>NON APPLICABILE</p>

	<p>emerso dalle indagini geomorfologiche che mostrano la configurazione geomorfologia della rada della Spezia sensibile a fenomeni di dissesto, in concomitanza dell'attuazione delle opere di attuazione del PRP, la Regione dovrà promuovere e verificare opere di gestione e miglioramento dei principali versanti prospicienti il porto e dei principali bacini defluenti direttamente nella baia.</p> <p>Tutte le aree esterne interessate da attività industriale (cantieristica) dovranno essere protette con pavimentazione del tipo impermeabile, dotate di una rete di raccolta delle acque di prima pioggia - separata da eventuale rete per la raccolta di reflui di lavorazione degli impianti- da confluire in apposite vasche per il successivo trattamento prima di essere immessi allo scarico.</p>		<p>le aree di intervento con problematiche di stabilità.</p>	
<p>7</p>	<p>Ambiti 7 e 9</p>		<p>Ancorché la prescrizione riguardi ambiti esterni a quelli oggetto della presente Verifica di Ottemperanza, preme evidenziare come tutti i progetti degli ambiti 5 e 6 prevedano reti di raccolta acque meteoriche dotate di sistemi di minimizzazione degli inquinanti potenzialmente trasferibili a mare. Per ogni progetto, infine, laddove siano previste aree per la manutenzione mezzi o per la gestione di serbatoi di gasolio, si è prescritta la realizzazione di reti di raccolta e trattamento acque di prima pioggia secondo quanto previsto dalle Norme in materia emanate sia a livello nazionale che regionale.</p> <p>Si riporta a titolo esemplificativo il sistema di smaltimento delle acque di scarico dell'ampliamento a mare del nuovo terminal del Golfo.</p> <p>Il nuovo terminal sarà dotato di nuove reti di smaltimento delle acque di scarico; la rete delle acque nere di scarico sarà limitata alla sola area in prossimità di Via San Bartolomeo e si collegherà con la fognatura pubblica posta nel sedime della viabilità pubblica suddetta; alla fognatura pubblica si collegheranno, quindi, i servizi igienici degli uffici amministrativi, degli spogliatoi del personale, degli uffici del gate d'ingresso e dell'officina; alla fognatura nera andranno anche le acque grigie delle cucine che saranno trattate dentro un degrassatore.</p> <p>La rete di raccolta delle acque meteoriche servirà tutti i piazzali e capterà le acque attraverso pozzetti grigliati e carrabili; la rete delle acque dei piazzali convoglierà le acque in mare dopo il passaggio in disoleatori che eviteranno lo scarico a mare di eventuali tracce di oli, idrocarburi o altre particelle oleose in sospensione; un sistema a sé verrà localizzato nell'area attigua all'officina dove il piazzale di lavaggio mezzi e di rifornimento del carburante 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.</p> <p>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 degli Enti competenti di campionare le acque in uscita.</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
<p>8</p>	<p>Dovranno essere attuati opportuni provvedimenti al</p>	<p>Generale per tutti</p>	<p>Come evidenziato nelle relazioni specifiche dei singoli interventi, per le</p>	<p>NON APPLICABILE</p>

	<p>opere che prevedano la movimentazione, a diverso scopo, di materiali di fondo, si è optato per modalità operative volte alla minimizzazione delle risospensioni di materiale solido (benna mordente ecologica) e della diffusione di dette particelle a specchi acquei circostanti attraverso la conterminazione dell'area di lavoro (panne galleggianti con teli in poliestere).</p> <p>Dette misure mitigative sono state, peraltro, oggetto di approvazione presso il Ministero dell'Ambiente nell'ambito delle procedure di bonifica ed escavo dei fondali interni al SIN di Pitelli, nonché oggetto di specifiche procedure di monitoraggio durante la realizzazione degli interventi già completati da parte dell'ARPAL La Spezia, con esito positivo in ogni circostanza.</p>	<p>gli Ambiti</p>	<p>fine di impedire l'insorgere all'interno della rada della Spezia di perturbazioni tali che per la particolare circolazione delle acque (corrente residua entrante dal fondo ed uscente in superficie e "pompaggio" attraverso le bocche per l'oscillazione di mare e sessa), potrebbero propagare i loro effetti verso il settore del Mar Ligure interessato dal Santuario dei cetacei data la sua vicinanza all'area d'intervento; particolare riguardo dovrà essere posto per la movimentazione non protetta dei sedimenti del fondo marino del golfo che potrebbero determinare la propagazione di sostanze a più fine granulometria; dovranno osservarsi al riguardo tutte le prescrizioni che potranno essere imposte del Comitato di pilotaggio.</p>
<p>Atmosfera</p>	<p>VALUTAZIONI CTVIA</p>	<p>AMBITO DI RIFERIMENTO</p> <p>Generale per tutti gli Ambiti</p>	<p>PRESCRIZIONE</p> <p>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'ante-operam, alla fase di realizzazione degli interventi ed al post-operam.</p>
<p>COD</p> <p>9</p>	<p>CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE</p> <p>Si riporta di seguito in corsivo, per completezza di risposta, quanto già specificato nell'omologo elaborato di ottemperanza (Elab. N° PP/GN.03 - "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"), redatto in sede di Verifica di Assoggettabilità a VIA (VAVIA) dei progetti relativi agli ambiti omogenei n° 5 "Marina della Spezia" e n° 6 "Porto Mercantile" del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Golfo della Spezia. Nella colonna a lato sono altresì indicati i documenti, prodotti sempre nell'ambito della medesima procedura di VAVIA, a cui riferirsi per verificare direttamente la coerenza delle scelte progettuali adottate rispetto al quadro prescrittivo stesso.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>OTTEMPERATO</p> <p>Le valutazioni effettuate hanno evidenziato che le scelte progettuali</p>	

	<p>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 sabbatura.</p>	<p>gli Ambiti</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elettrificazione dei nuovi moli; - potenziamento della movimentazione su ferro; - progetto di transizione da combustibili classici e LNG. <p>Agli interventi di carattere progettuale si associano ulteriori interventi specifici atti a incrementare ulteriormente le performance ambientali del progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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 sabbatura.</p>	<p>relativamente all'intervento in oggetto</p>
<p>11</p>	<p>Il problema delle polveri emesse dall'attività portuale e risollevate ad opera del vento nei piazzali di carico/scarico e stoccaggio merci dovrà essere affrontato con azioni preventive in grado di minimizzare l'alterazione della qualità dell'aria nei bassi stati dell'atmosfera quale la sistematica ed organizzata azione di pulizia delle sedi stradali e dei piazzali con mezzi adeguati.</p>	<p>Generale per tutti gli Ambiti</p>	<p>Come indicato nel paragrafo precedente il progetto è stato concepito per minimizzare le emissioni in atmosfera di inquinanti ed, in particolare di polveri. In merito alla specifica problematica segnalata oltre alla periodica pulizia dei piazzali e sono previsti periodici trattamenti attraverso tecniche di biofissaggio delle polveri, mediante la periodica posa di MICROPAN BIOFIX dei piazzali di movimentazione delle merci.</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
<p>Rumore</p>				
<p>12</p>	<p>La stretta interazione tra area portuale ed aree urbanizzate, aree limitrofe mediate da una viabilità principale urbana peri-portuale anch'essa interessata da flussi di traffico con destinazione porto, non consente, allo stato, di attribuire una fonte certa all'inquinamento acustico cui viene sottoposto il</p>	<p>Ambito 6</p>	<p>Lo studio acustico associato al Progetto Preliminare delle opere previste fornisce contributi utili ad una maggiore conoscenza delle numerose componenti emissive che insistono sul fronte retro-portuale. Il Progetto implementa inoltre estensivi interventi di mitigazione a difesa dei ricettori esposti che consentiranno di ottenere importanti benefici, quali:</p>	<p>VALUTAZIONI CTVIA</p> <p>OTTEMPERATO</p>

	<p>centro urbano; in considerazione del fatto che alcune tipologie di attività del porto mercantile - quale la movimentazione di containers - risultano sicuramente associate ad un sensibile carico di rumore, al fine del rilevamento dei livelli di rumore immessi dalle attività portuali, con particolare riguardo alle ore notturne, dovrà essere posta in atto, secondo modalità da concordarsi con l'ARPAL, una campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico in corrispondenza dei ricettori considerati più sensibili compresi nella fascia adiacente l'ambito portuale per l'adozione di misure di mitigazione anche passive ove ritenute necessarie.</p>		<p>Ove possibile, le attività con maggiore indice di rumorosità, dovranno essere confinate in apposite strutture protette e isolate acusticamente; contestualmente, l'Autorità Portuale dovrà promuovere una campagna di sensibilizzazione presso gli addetti all'attività del porto mercantile per il rinnovamento tecnologico degli impianti, macchine o attrezzature nonché dettare norme comportamentali da far rispettare agli addetti allo svolgimento delle attività più rumorose, individuando appositi e rigorosi controlli, al fine di limitare gli eventi sonori più fastidiosi associati a manifestazioni discontinue.</p>
<p>- Protezione antifonica su viale San Bartolomeo in prossimità dell'Istituto Nautico Cappellini con altezze comprese tra 4.5 e 6 m (fascia di rispetto quartiere Canaletto tratto 1A); - Estensione della barriera antirumore esistente lungo il tracciato ferroviario nell'area retrostante la marina del Canaletto (fascia di rispetto quartiere Canaletto tratto 1B); - Protezione antifonica lungo Viale San Bartolomeo su tutto il fronte Est, con altezza pari a 4.5 m (fascia di rispetto quartiere Fossamastra tratto3); - Intervento di protezione antifonica in corrispondenza della rampa di risalita della galleria stradale sub-alvea. In quest'ottica lo Studio Preliminare Ambientale prevede una specifica sezione di implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale, nell'ambito del quale vengono indicate postazioni e metodiche di monitoraggio innovative finalizzate al controllo delle aree interessate dalle emissioni di rumore generate dal Porto. Le attività di monitoraggio previste, focalizzate sui ricettori più sensibili, possono essere eventualmente specializzate in funzione del confronto con ARPAL.</p>	<p>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 la gestione delle operazioni di carico e scarico. Tali lavorazioni non sono per loro natura confinabili in strutture protette. Il Progetto implementa tuttavia estensivi interventi di mitigazione a difesa dei ricettori esposti che consentiranno di ottenere importanti benefici, quali: - Protezione antifonica su viale San Bartolomeo in prossimità dell'Istituto Nautico Cappellini con altezze comprese tra 4.5 e 6 m (fascia di rispetto quartiere Canaletto tratto 1A); - Estensione della barriera antirumore esistente lungo il tracciato ferroviario nell'area retrostante la marina del Canaletto (fascia di rispetto quartiere Canaletto tratto 1B); - Protezione antifonica lungo Viale San Bartolomeo su tutto il fronte Est, con altezza pari a 4.5 m (fascia di rispetto quartiere Fossamastra tratto3); - Intervento di protezione antifonica in corrispondenza della rampa di risalita della galleria stradale sub-alvea. Rispetto all'approvvigionamento dei nuovi macchinari si prevede l'adozione di una politica "Buy Quiet" che privilegi i prodotti caratterizzati da una minore emissione di rumore.</p>	<p>Ambito 6</p>	<p>13</p> <p style="text-align: right;">OTTEMPERATO</p>

Interventi correlati con l'attuazione del Piano

COD	PRESCRIZIONE	AMBITO DI RIFERIMENTO	CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE	VALUTAZIONI CT/VIA
14	<p>Dovranno adottarsi opportuni accorgimenti al fine di evitare che la prevista realizzazione della linea ferroviaria a servizio del Terminal del Golfo con un percorso che taglia, trasversalmente il molo denominato "Terminal del Golfo" determini una soluzione di continuità nel molo stesso con conseguente impatto sulla sicurezza del traffico.</p>	<p><i>Ambito 6</i></p>	<p>Il progetto relativo al collegamento viario e ferroviario del Terminal del Golfo, che si ricorda non afferire direttamente al progetto di "Potenziamento degli Impianti Ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale", in quanto sviluppato in modo integrato con il progetto di "Ampliamento a mare Terminal del Golfo" ed oggetto attualmente (febbraio 2015) di specifica Verifica di Assoggettabilità a VIA presso il MATTM, consente di minimizzare le interferenze a raso tra viabilità stradale e ferroviaria, garantendo elevati standards produttivi e di sicurezza. L'intervento consente inoltre di collegare il terminal al varco portuale degli Stagnoni, con conseguente eliminazione del varco esistente, attualmente collocato a ridosso del quartiere di Fossamastra. Tale configurazione permette di risolvere, in modo esaustivo e definitivo, l'attuale interferenza esistente tra traffico pesante diretto al terminal del Golfo e traffico diretto al quartiere residenziale (levante cittadino). Si potrà inoltre dismettere il binario esterno al porto mercantile lungo V.le S. Bartolomeo, destinando le aree svincolate alla nuova fascia di rispetto, prevista per separare l'area residenziale dalle aree operative.</p> <p>Si precisa che la presente prescrizione ha indotto a rivedere il posizionamento dei binari, preferendo alla disposizione attuale della linea ferroviaria, la disposizione parallela al profilo di banchina occidentale. Ciò ha permesso di evitare l'adozione di raggi di curvatura inferiori ai 150 m, garantendo così elevati standard di sicurezza.</p> <p>Per completezza di risposta si riportano in corsivo, nella colonna a lato, i documenti, prodotti sempre nell'ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA (VAVIA) dei progetti relativi agli ambiti omogenei n° 5 "Marina della Spezia" e n° 6 "Porto Mercantile" del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Golfo della Spezia, a cui riferirsi per verificare direttamente la coerenza delle scelte progettuali adottate rispetto al quadro prescrittivo stesso.</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
15	<p>Al fine di mitigare gli impatti prodotti dalle attività portuali sulle componenti ambientali delle aree limitrofe, dovrà essere valutata la possibilità di estendere la prevista fascia di rispetto ad altre aree significative la cui progettazione dovrà realizzarsi con la partecipazione dell'A.P. e dei Comuni che si affacciano sul Golfo della Spezia e con l'auspicabile presenza anche di altri soggetti pubblici e non; detto progetto dovrebbe abbracciare l'intero fronte d'acqua e qualificarsi delle specificità ambientali e dell'urbanizzazione che incontra: dai paesaggi di roccia di Porto Venero, quindi pontili, pedane al</p>	<p><i>Generale per tutti gli Ambiti</i></p>	<p><i>Il progetto definitivo di "Potenziamento degli Impianti Ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale", prevedendo l'eliminazione del primo e del secondo binario lato città, ha consentito la restituzione all'ambito urbano di una fascia territoriale avente una profondità pari a circa 10 metri, da attrezzare con itinerari ciclopedonali e potenziamento del patrimonio vegetazionale già esistente.</i></p> <p><i>Si precisa, altresì, che il Progetto Preliminare relativo alla fascia di rispetto compresa tra il confine portuale ed il contesto urbano ricadente nei quartieri Canaletto e Fossamasira della Città della Spezia, è attualmente (febbraio 2015) oggetto di specifica Verifica di Assoggettabilità a VIA presso il MATTM. Esso si configura come</i></p>	<p>OTTEMPERATO</p>

paesaggio urbano della Spezia nella parte centrale e semi-centrale della città, quindi al paesaggio frammisto, di tipo peri-urbano, del resto della città della Spezia verso Lercici.

specifico intervento avente la finalità di mitigare, nel contesto urbano di riferimento, non solo il quadro complessivo degli impatti negativi indotti dall'attività portuale sia nella condizione esistente, che di futura implementazione commerciale e croceristica, ma altresì di operare una radicale riqualificazione urbana, ambientale e paesaggistica della fascia litorale che si sviluppa lungo Viale San Bartolomeo, per un'estensione complessiva di circa 2400 metri. Il caposaldo d'inizio intervento è posto a ponente, nel quartiere Canaletto, in corrispondenza dell'intersezione con via San Cipriano, mentre il termine intervento è posto a levante, nel quartiere Fossamastra, e coincide con il ponte Pagliari.

L'attenta analisi del contesto urbano afferente all'area di Viale San Bartolomeo e, più in generale, del complesso sistema di relazioni che caratterizzano l'interfaccia fra la città della Spezia ed il relativo ambito portuale ha condotto ad individuare una serie di obiettivi strategici, ai quali gli interventi di progetto sono chiamati ad offrire opportune risposte integrate.

Tali obiettivi possono essere così riassunti:

- conseguire opportuni livelli di protezione antifonica all'ambito urbano di viale San Bartolomeo relativamente alle emissioni acustiche provenienti sia dall'ambito portuale sia dal traffico stradale agente sul viale stesso;
- operare una complessiva riqualificazione integrata dell'ambito urbano in termini di valorizzazione percettiva e integrazione con il contesto storico testimoniale;
- prevedere la tutela e la valorizzazione dell'importante patrimonio arboreo esistente;
- implementare l'accessibilità e la fruibilità dell'ambito urbano in termini di sicurezza per tutte le tipologie di utenti;
- valorizzare le storiche relazioni, simboliche e percettive, fra l'ambito urbano e l'ambito portuale;
- adottare soluzioni progettuali finalizzate:
 - alla riqualificazione ed al mantenimento dell'ampiezza e delle proporzioni del Viale;
 - ad aumentare la qualità estetica e la vivibilità degli spazi urbani;
 - ad alleggerire il traffico ed il passaggio dei mezzi portuali lungo i viali;
 - a ridurre le emissioni atmosferiche ed acustiche indotte dal traffico portuale ed urbano;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

			<p>- individuare adeguati livelli di flessibilità in funzione dei possibili scenari di evoluzione futura dell'interfaccia porto-città.</p>	
16	<p>Dovranno essere realizzate tutte le opere di mitigazione previste nello 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 dovrà precedere il completamento delle opere vere e proprie destinate a potenziare le attività produttive portuali quali moli e banchine.</p>	<p>Generale per tutti gli Ambiti</p>	<p>Gli interventi di "Potenziamento degli Impianti Ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale" si configurano, coerentemente con quanto impartito dalla stessa prescrizione, come opere infrastrutturali aventi la finalità di ridurre le cause d'impatto sulle componenti ambientali indotte dall'attuazione degli interventi di PRP.</p> <p>Esse, infatti, saranno realizzate preliminarmente rispetto agli interventi previsti per gli ambiti omogenei n° 5 "Marina della Spezia" e n° 6 "Porto Mercantile" del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Golfo della Spezia, consentendo in tal modo di abbattere radicalmente il quadro emissivo, sia atmosferico che acustico, generato dalla mobilità veicolare mercantile una volta completati gli interventi di potenziamento dell'offerta logistica nell'ambito del porto commerciale.</p> <p>L'esclusione del progetto di "Potenziamento di Impianti Ferroviari della Spezia Marittima del porto Commerciale" rispetto agli interventi progettuali di PRP oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA, a seguito della suddetta prescrizione N° 17, così come anticipato nella nota dell'Autorità Portuale della Spezia, di cui al Prot. n° 0017679 del 23/12/2014 e nell'allegata Relazione Generale del Responsabile Unico del Procedimento, inviate entrambe al MATTM ed al MIT in pari data, è da ricercarsi nella stessa natura di tale potenziamento.</p> <p>Esso, infatti, è sostanzialmente ascrivibile ad una mera sostituzione/altungamento di impianti esistenti ed a un loro adeguamento alle vigenti normative che definiscono le specifiche tecniche afferenti alle caratteristiche d'armamento (UNI 60, in luogo delle superate UNI 48).</p> <p>Inoltre, l'adeguamento dei binari è condizione necessaria affinché l'impianto possa mantenere le proprie potenzialità trasportistiche, anche in ragione dell'inserimento del porto spezzino nelle reti TEN-T e, in particolare, nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo (SCANMED). Sarà così possibile agevolare il trasporto intermodale potenziando le "connessioni di ultimo miglio", dal nodo portuale della Spezia al suddetto corridoio strategico avente valenza comunitaria. Unitamente all'armamento, il potenziamento ferroviario prevede l'adeguamento dell'impiantistica elettrica, di segnalazione e di sicurezza, con l'adozione di nuove tecnologie.</p> <p>Si precisa, altresì, che il progetto rientra nelle opere di Legge Obiettivo e più precisamente tra gli interventi di potenziamento delle connessioni dell'"Ultimo Miglio", allacci portuali plurimodal Genova - La Spezia - Savona; esso, inoltre, è oggetto, come già premesso, di specifica istanza di approvazione, ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs</p>	<p>OTTEMPERATO</p>
17		<p>Generale per tutti gli Ambiti</p>		<p>NON APPLICABILE</p> <p>l'iter amministrativo è quello della Verifica di Ottemperanza al Decreto di Compatibilità Ambientale VIA DEC - VIA n. 317/2006 (cfr. Parere Tecnico ex art. 9 DM 150/07 n. 1710 del 06/02/2015 - nota prot. CTV A-2015-0000403)</p>

		<p>163/2006 e ss. mm. ii., nell'ambito della Conferenza di Servizi di Legge Obiettivo.</p> <p>Tale CdS è attualmente attiva (febbraio 2015) presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la relativa istruttoria ricade nelle competenze della Struttura Tecnica di Missione.</p> <p>In relazione a quanto precisato, si evidenzia che, seppure le suddette opere di "Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima nel porto Mercantile", si ritiene debbano essere escluse dagli interventi progettuali oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA, le stesse sono state comunque valutate, in termini di effetti ambientali (sinergici e cumulativi), nell'ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, all'uopo attivata per gli interventi ricadenti negli ambiti omogenei n° 5 "Marina della Spezia" e n° 6 "Porto Mercantile" del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Golfo della Spezia, ciò al fine di conseguire un quadro progettuale completo e coerente, nonché comprensivo di tutte le possibili fonti di impatto.</p>		
18		<p>Ai fini dell'individuazione delle caratteristiche delle componenti ambientali dovranno essere attuate tutte le azioni previste nelle intese sottoscritte dall'AP e dal Comune della Spezia per quanto concerne le campagne di rilevazione delle polveri ed altri inquinanti nel quartiere Fossamastra di cui al verbale del 25 aprile 2005 e di verifica della rumorosità delle attività portuali riportate nel verbale del 26 gennaio 2005 in accordo con l'ARPAL.</p>		<p>NON APPLICABILE</p>
19		<p>Dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Liguria e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse.</p>		<p>NON DI COMPETENZA DEL MATTM</p>
20		<p>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>		<p>OTTEMPERATO</p>

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including names like 'M. P.', 'B.F.', 'E.M.', 'A.', 'S.', 'D.S.', 'V.S.', 'M.', and 'P.'. There are also some scribbles and a large handwritten '3' on the right side.

8. CONSIDERAZIONI D'ISTRUTTORIA

La Commissione Tecnica CTVA, acquisita ed esaminata la documentazione tecnico-progettuale e amministrativa, ha verificato il rispetto del Decreto di Compatibilità Ambientale VIA DEC - VIA n. 317/2006 relativo al Progetto del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia da realizzarsi in comune di La Spezia (SP), presentato dall'Autorità Portuale di La Spezia, relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari, per quanto riguarda il Progetto Definitivo del *Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale* e precisa che:

1. il Progetto Definitivo del *"Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale"* rientrando nelle opere di Legge Obiettivo tra gli interventi di potenziamento delle connessioni dell' *"Ultimo Miglio"*, *allacci portuali plurimodali Genova - La Spezia - Savona*, è stato stralciato dall'istruttoria della Verifica di Assoggettabilità alla VIA degli *"Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia. Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto mercantile"*;
2. il Progetto Esecutivo debba essere redatto rispetto al quadro degli impatti cumulativi rilevati nell'attuazione del Piano Regolatore Portuale nel suo complesso e rispetto agli esiti dell'istruttoria di Valutazione Ambientale presso il MATTM;
3. la documentazione presentata e successivamente integrata è stata ritenuta sufficientemente esaustiva per questa fase progettuale e dovrà essere aggiornata e perfezionata in fase di Progetto Esecutivo, fatte salve le prescrizioni del presente parere e le verifiche relative alla Valutazione Ambientale degli *"Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia. Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto mercantile"*;
4. non sono pervenute osservazioni del pubblico sul progetto del *"Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale"*, mentre sono state trasmesse quattro osservazioni/pareri nell'ambito dell'istruttoria della Verifica di Assoggettabilità alla VIA degli *"Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia. Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto mercantile"* che la Commissione Tecnica CTVA ha analizzato e considerato;
5. la soluzione proposta nel Progetto Definitivo del *Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale* non contenga elementi di variazione sostanziale (cfr. esiti Parere Tecnico n. 1710 CTVA in data 06/02/2015, che afferma: *"il progetto relativo al "Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale" deve essere sottoposto a Verifica di Ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185 del DLgs. 163/2006 e s.m.i., in rispondenza al quadro prescrittivo contenuto nel Decreto di Compatibilità Ambientale n. 317/2006 nell'ipotesi che la soluzione proposta non contenga elementi di variazione sostanziale rispetto al quadro progettuale e ambientale del Piano Regolatore Portuale del Porto di La Spezia, ovvero deve essere sottoposto a nuova procedura di Valutazione Ambientale nel caso contenga elementi di variante sostanziale rispetto a quanto previsto dal su citato Piano Regolatore Portuale"*) rispetto al Progetto Preliminare del progetto ferroviario redatto da RFI;
6. si ritiene necessario un approfondimento degli aspetti relativi alla gestione dei materiali derivanti dalle demolizioni previste dalle diverse opere del progetto, in quanto il Proponente li ha considerati tutti come rifiuti senza tenere conto del fatto che, dal punto di vista ambientale, il riutilizzo e il trattamento dei materiali rappresenta una scelta più sostenibile rispetto allo smaltimento in discarica;
7. benché le opere della *Fascia di rispetto - Riqualificazione funzionale architettonica dell'interfaccia porto-città della Spezia: Intervento di protezione antifonica e relativo inserimento ambientale e paesaggistico lungo Viale San Bartolomeo* non siano state inserite dal Proponente all'interno del Progetto Definitivo del *Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale*, si ritiene necessario che la loro realizzazione debba precedere le opere oggetto del presente parere in quanto elemento fondamentale di mitigazione e compensazione ambientale propedeutico all'esito positivo della compatibilità ambientale del progetto.

TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO LA COMMISSIONE TECNICA PER LA
VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

RITIENE

esaustiva la Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale VIA DEC - VIA n. 317/2006 relativo al "Progetto del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia da realizzarsi in comune di La Spezia (SP), presentato dall'Autorità Portuale di La Spezia, relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari" e si richiede di redigere e trasmettere al MATTM la documentazione relativa al Progetto Esecutivo del "Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale" per la Verifica di Attuazione ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7 D.Lgs. 163/06 ss.mm.ii., seguendo le prescrizioni di seguito indicate:

A. prima dell'inizio dei lavori:

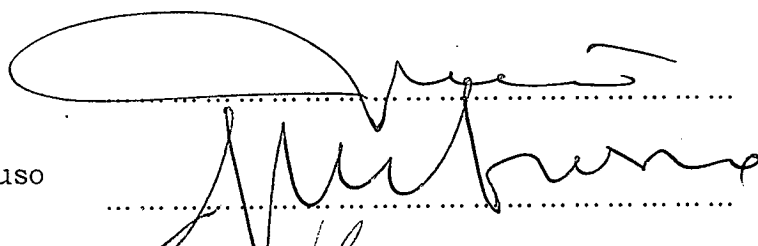
1. documentare l'esito positivo della procedura di Valutazione Ambientale degli "Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia. Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto mercantile" attualmente in fase istruttoria;
2. dare riscontro della verifica degli impatti cumulativi relativi all'attuazione del PRP nel suo complesso in relazione al progetto del "Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale" rispetto agli esiti dell'istruttoria della Verifica di Assoggettabilità alla VIA per gli "Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia. Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito Omogeneo 6 "Porto mercantile", in ottemperanza al Decreto 317/2006 acquisita agli atti con nota prot. DVA-2015-1642 del 20/01/2015;
3. redigere la valutazione degli impatti cumulativi di tutti i progetti previsti dal Piano Regolatore Portuale tenendo conto degli esiti della Valutazione Ambientale allo stesso soprattutto nel caso in cui si verificano sovrapposizioni temporali nella realizzazione dei progetti previsti;
4. dare atto dell'osservanza del parere tecnico emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici rispetto al "Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale";
5. redigere un unico documento di PMA organico, che sarà preventivamente concordato e approvato da ARPA Liguria e che sarà adeguato a monitorare tutte le componenti ambientali coinvolte dalla realizzazione e dall'esercizio delle opere in progetto (in particolar modo rispetto alle componenti *rumore e vibrazioni, atmosfera, salute umana e paesaggio*), che approfondisca le fasi *ante operam, in itinere e post operam*, e che definisca accuratamente le tecniche di monitoraggio caso per caso, le modalità di misura, la cadenza dei rilievi, le grandezze di confronto, le modalità di comunicazione/diffusione dei risultati e ogni altro dato significativo per il corretto utilizzo successivo dei dati raccolti; inoltre, in funzione dei risultati ottenuti vengano definite eventuali ulteriori misure di mitigazione in accordo con ARPA Liguria;
6. per quanto riguarda la *Fascia di rispetto* inoltre, redigere alternative progettuali che comprendano l'allargamento della stessa, la traslazione più a sud del fascio dei binari e la riduzione del numero degli stessi, in considerazione degli impatti sulla componente *rumore* derivanti dall'aumento del traffico ferroviario e verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste in relazione ai recettori sensibili al fine d'individuare la soluzione tra le alternative progettuali ambientalmente più compatibile;
7. realizzare gli interventi di mitigazione ambientale relativi alla *Fascia di rispetto* che dovranno necessariamente essere ultimati prima dell'inizio dei lavori del progetto del "Potenziamento degli impianti ferroviari della Spezia Marittima all'interno del Porto Commerciale";
8. dare atto dell'osservanza di tutti i pareri emessi dagli Enti e dalle Autorità Competenti coinvolti nel processo autorizzativo a tutti i livelli (MIT, MIBAC, Regione Liguria, Provincia della Spezia - Difesa del suolo - viabilità protezione civile, Soprintendenze, ecc.);
9. redigere e trasmettere al MATTM, 90 giorni prima dell'inizio dei lavori, la documentazione relativa al Piano di Utilizzo delle terre in conformità alla normativa vigente per l'ottenimento dell'autorizzazione prevista;

10. redigere una relazione di cantierizzazione e i relativi elaborati grafici, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisorie, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e la prevenzione contro ogni tipologia d'inquinamento accidentale ai sensi della normativa vigente, comprendendo:
- i quantitativi di rifiuti e i relativi codici CER;
 - le modalità di smaltimento dei rifiuti derivanti dalle demolizioni, con precise indicazioni sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti;
 - l'indicazione dei siti di destinazione finale dei rifiuti;

B. durante le fasi di cantiere:

11. relativamente alla stima degli impatti in fase di cantiere, redigere uno studio contenente:
- la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di cantiere e dei mezzi di trasporto dei materiali e la stima delle polveri;
 - la stima delle immissioni (ricadute al suolo) a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere;
 - la stima dell'inquinamento rumoroso dovuto ai mezzi di cantiere utilizzati e alle diverse attività di cantiere previste;
 - le caratteristiche dei mezzi di cantiere impiegati;
12. ai fini del contenimento delle emissioni inquinanti e dell'impatto acustico, si prescrive l'utilizzo di veicoli conformi alle direttive europee più avanzate all'epoca d'inizio dei lavori;
13. fornire il cronoprogramma delle attività di cantiere per le opere previste, confrontato con il cronoprogramma delle attività per gli ambiti 5 e 6 ai fini di verificare eventuali sovrapposizioni delle attività e possibili impatti cumulati.

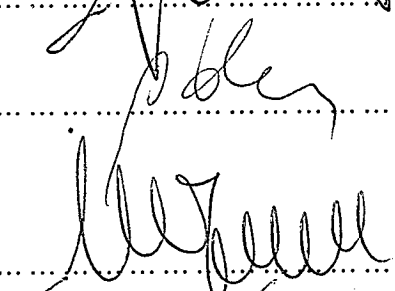
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



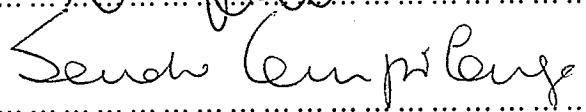
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

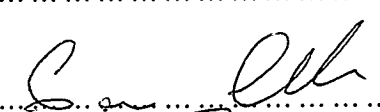
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)



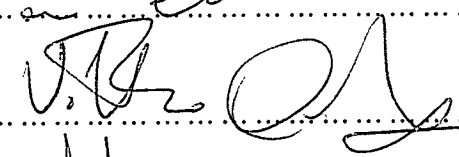
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



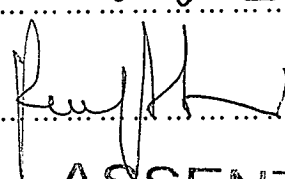
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

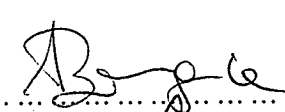


ASSENTE

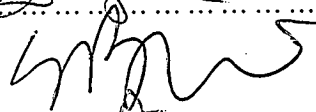
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

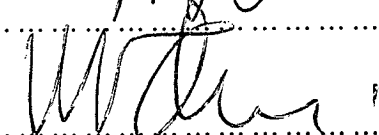
Ing. Stefano Bonino



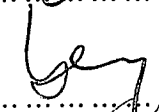
Dott. Andrea Borgia



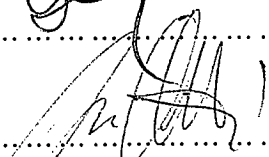
Ing. Silvio Bosetti



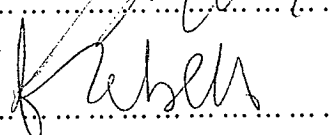
Ing. Stefano Calzolari



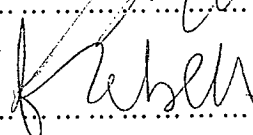
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



Handwritten notes and initials at the bottom of the page, including 'B', 'ch', 'u', and 'V5'.

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel
Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà



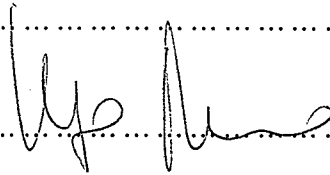
Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE


Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



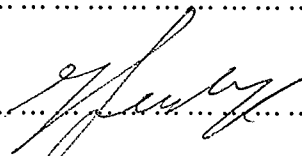
Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

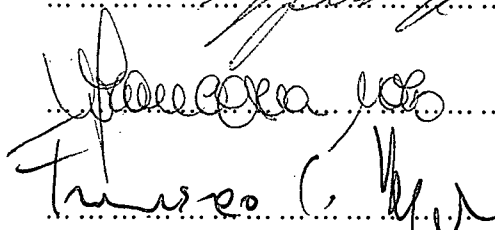
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

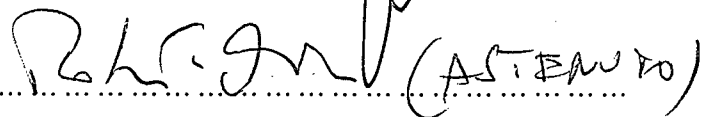


Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



(ASTENUTO)

Ing. Roberto Viviani