

Autorità Portuale della Spezia  
Registro di Protocollo  
N. 0005168 del 02/04/2015



*Al Comune della Spezia*

*Piazza Europa, 1*

*19100 La Spezia*

*Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare*

*Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali*

*Via Cristoforo Colombo, 44*

*00147 ROMA*

**Oggetto:** *Verifica di assoggettabilità art. 20 D. Lgs 152/2006 interventi di riqualificazione e sviluppo del porto (ambiti 5 – 6) del Piano Regolatore Portuale.*

Il presente documento ha la finalità di fornire un quadro organico di risposte in merito alle argomentazioni ed alle osservazioni formulate dall'Amministrazione Comunale della Spezia nella nota Prot. N° 19142 del 27.02.2015 relativa all'oggetto, pervenuta alla scrivente Autorità Portuale della Spezia il giorno 04/03/2015 ed assunta in carico dalla stessa in pari data, con Prot. N° 0003464.

La suddetta nota, recante ad oggetto: "Verifica di Assoggettabilità art. 20 D. Lgs 152/06 sul documento dell'Autorità Portuale per interventi di riqualificazione e sviluppo del porto (ambiti 5 e 6)", da evidenza dell'approfondita attività istruttoria espletata dall'Amministrazione Comunale rispetto alla documentazione tecnica ed ambientale prodotta a supporto della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA degli "INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA - AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA" E AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE", di cui la scrivente Autorità Portuale della Spezia (di seguito AP) è soggetto "Proponente".

Le considerazioni introduttive, sviluppate nella nota dell'Amministrazione Comunale (di seguito AC), danno opportuno riscontro del percorso di valutazione e di interazione istituzionale<sup>1</sup>, maturato tra la stessa AC e l'AP, che ha caratterizzato l'elaborazione condivisa dei contenuti progettuali di "...*gran parte*..." degli interventi proposti, in attuazione degli obiettivi del Piano regolatore Portuale della Spezia (PRP).

La stessa AC, inoltre, elenca puntualmente, in apertura della suddetta nota, gli interventi che essa ritiene prioritari per conseguire un "...*migliore rapporto di carattere ambientale tra porto e città*.."; tale elenco è di seguito riportato nella forma testuale originaria:

<sup>1</sup> Si evidenziano a tale proposito i numerosi incontri di condivisione delle scelte progettuali afferenti alla fascia di rispetto, alle protezioni antifoniche ed all'intero quadro d'interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia, in attuazione degli obiettivi programmatici del PRP relativamente agli ambiti omogenei 5 "Marina della Spezia" e 6 Porto Mercantile", avvenuti tra l'Amministrazione Comunale della Spezia (Assessorati Ambiente e Infrastrutture), ARPAL, Autorità Portuale della Spezia Commissione Tecnica di supporto al Tavolo Tecnico istituito dalla Regione Liguria ai fini del controllo e della verifica di attuazione del PRP, ecc., negli anni 2013 e 2014.



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

Gli interventi proposti ed oggetto di Verifica di Assoggettabilità risultano perfettamente coerenti rispetto alle priorità espresse dall'AC, confermando la visione strategica che ha contraddistinto il percorso di condivisione delle scelte progettuali intercorso tra la scrivente AP e le istanze sociali ed economiche del territorio e della collettività. **A maggior chiarimento, come ben noto a codesta Amministrazione, si precisa inoltre che l'intervento n. 1 è già stato approvato in intesa Stato Regione ed in accordo con l'AC si resta in attesa del parere ambientale previsto nella verifica di assoggettabilità in corso per poter procedere all'espletamento della gara; l'intervento n. 2 è in fase di realizzazione e si sta procedendo alla definizione delle aree da trasferire da RFI ad AP per l'effettuazione delle procedure di gara; l'intervento n. 3 è già in fase di gara e si sta procedendo all'apertura delle offerte per l'affidamento dei lavori; mentre per l'intervento n. 4 si sta procedendo all'approvazione del progetto in intesa Stato regione e si rimane in attesa della verifica di assoggettabilità in corso per procedere all'affidamento dei lavori.**

Le considerazioni e le argomentazioni sviluppate in risposta alle osservazioni contenute nella nota istruttoria prodotta dall'Amministrazione Comunale, sono state sviluppate in forma tabellare, la cui articolazione espositiva è caratterizzata da due specifiche sezioni.

La scelta di prevedere questo tipo di elaborazione testuale è operata per garantire la massima coerenza ed esaustività di risposta rispetto alla natura ed ai relativi contenuti di ciascuna osservazione.

Ciò premesso, la tabella si articola nelle seguenti due sezioni di risposta:

1. la prima sezione ha la finalità di rispondere alle considerazioni di carattere generali sviluppate nella nota dell'AC; essa presenta la seguente struttura argomentativa:
  - nella prima colonna è riportata la lettera, in sequenza alfabetica (A, B, C...), associata a ciascuna osservazione generale per la relativa identificazione;
  - nella seconda colonna si riporta il testo originale d'interesse dell'osservazione generale;
  - nella terza colonna si riporta il commento sviluppato in risposta all'osservazione generale;
2. la seconda sezione ha la finalità di rispondere alle osservazioni formulate dall'AC rispetto a specifiche prescrizioni richiamate nel documento di ottemperanza Elab. N° PP.GN.03 "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"; a tale scopo la sezione si compone di una tabella articolata in cinque colonne:

- la prima colonna riporta la codifica della prescrizione, così come indicata nel documento PP.GN.03 "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317";
- la seconda colonna riporta il testo originale d'interesse della prescrizione ministeriale, di cui al citato provvedimento VIA;
- la terza colonna riporta il testo della risposta di ottemperanza, così come sviluppata nell'ambito del documento Elab. N° PP.GN.03 "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317";
- la quarta colonna riporta il testo originale dell'osservazione dell'AC;
- la quinta colonna, infine, riporta il commento sviluppato in risposta all'osservazione dell'AC.

*Il Responsabile del procedimento*

*Dott. Ing. Franco Pomo*





**Considerazioni generali di cui alla nota dell'Amministrazione Comunale della Spezia Prot. N° 19142 del 27.02.2015**

COD.	OSSERVAZIONE GENERALE	RISPOSTA
<p><b>A</b></p> <p>In merito agli interventi ricompresi nello screening di VIA rileva che gli stessi, in gran parte già valutati dall'Amministrazione Comunale, pongono nel loro insieme alcune riflessioni per le eventuali ripercussioni di carattere ambientale.</p> <p>In primo luogo si vuole evidenziare quelli che il Comune ritiene interventi prioritari per un migliore rapporto di carattere ambientale tra porto e città:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la realizzazione della fascia di rispetto e l'attuazione del progetto di potenziamento del fascio binari con annessa installazione di barriere fonoassorbenti tra S.Cipriano e S.Bartolomeo che consente il potenziamento del trasporto su rotaia a scapito di quello su gomma, eliminando anche l'utilizzo dei locomotori diesel e migliore l'impatto acustico e atmosferico con l'abitato prospiciente;</li> <li>2. una corsia di ingresso a raso dallo svincolo Stagnoni sotto il cavalcavia ferroviario che unito a quello già esistente in uscita, che consente di servire direttamente dall'autostrada il terminal Ravano;</li> <li>3. il nuovo piazzale su palificazione in corrispondenza del diffusore EneI che consente unitamente al punto 2 di realizzare un lay-out unico infrastrutturale interno al porto, in grado di servire anche il terminal Tarros e il suo ampliamento, nonché di realizzare la fascia di rispetto della zona di Fossamastra,</li> <li>4. la realizzazione dell'ampliamento di Levante del Molo Garibaldi che consente dal punto di vista ambientale di eliminare l'attività portuale merci nel fronte del viale Italia e restituire lo spazio di Calata Paiva ad usi urbani.</li> </ol>	<p>Si prende atto, confermando quanto già riportato nella parte introduttiva del presente documento, dell'approfondita attività istruttoria svolta dall'Amministrazione Comunale operata sull'intera documentazione tecnica ed ambientale prodotta a supporto della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA degli "INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO DELLA SPEZIA - AMBITO OMOGENEO 5 "MARINA DELLA SPEZIA" E AMBITO OMOGENEO 6 "PORTO MERCANTILE", di cui la scrivente Autorità Portuale della Spezia è soggetto "Proponente".</p> <p>Le considerazioni introduttive, sviluppate nella nota dell'Amministrazione Comunale, danno opportuno riscontro del percorso di valutazione e di interazione istituzionale maturato tra la stessa AC e l'AP e che ha caratterizzato l'elaborazione condivisa dei contenuti progettuali di "...gran parte..." degli interventi proposti, in attuazione degli obiettivi del Piano regolatore Portuale della Spezia (PRP).</p> <p>Si evidenziano a tale proposito i numerosi incontri di condivisione delle scelte progettuali afferenti alla fascia di rispetto, alle protezioni antifoniche ed all'intero quadro d'interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia, in attuazione degli obiettivi programmatici del PRP relativamente agli ambiti omogenei 5 "Marina della Spezia" e 6 Porto Mercantile", avvenuti tra l'Amministrazione Comunale della Spezia (Assessorati Ambiente e Infrastrutture), ARPAL, Autorità Portuale della Spezia, Commissione Tecnica di supporto al Tavolo Tecnico istituito dalla Regione Liguria ai fini del controllo e della verifica di attuazione del PRP, ecc..., negli anni 2013 e 2014.</p> <p>Si precisa, infine, che gli interventi proposti ed oggetto di Verifica di Assoggettabilità risultano perfettamente coerenti rispetto alle <b>priorità espresse dall'AC</b>, confermando la visione strategica che ha contraddistinto il percorso di condivisione delle scelte progettuali intercorso tra la scrivente AP e le istanze sociali ed economiche del territorio e della collettività.</p>	
<p><b>B</b></p> <p>Poiché alcuni interventi prevedono opere su moli e sporgenti che interessano specchi d'acqua, si ricorda che l'intero golfo tuttora ricade nel <b>Sito di interesse Regionale di Pitelli</b> e che pertanto l'approvazione degli interventi dovranno seguire i criteri e le procedure tuttora in atto.</p>	<p>Si conferma che tutte le attività previste per la realizzazione di nuovi moli o ampliamenti di quelli esistenti seguiranno le specifiche contenute nel decreto VIA del Piano Regolatore del Porto (<b>DEC/DSA/2006/00317</b>).</p>	



Considerazioni generali di cui alla nota dell'Amministrazione Comunale della Spezia Prot. N° 19142 del 27.02.2015

COD.	OSSERVAZIONE GENERALE	RISPOSTA
		<p>Inoltre, la realizzazione delle stesse opere è subordinata all'effettuazione delle opere di bonifica del fondale interessato se appartenente ad uno dei cinque specchi acquei definiti con altrettanti Decreti di bonifica sottoscritti con il Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero della Sanità e dello Sviluppo Economico in data 16.12.2005.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le risultanze scientifiche di detto monitoraggio sono pubblicamente consultabili sul sito internet gestito dall'Università di Genova all'indirizzo di seguito riportato: <a href="http://apsp.macisteweb.com">http://apsp.macisteweb.com</a>.</p> <p>Pertanto l'attività svolta è conforme alla normativa di legge e sarà approvata dalla Regione Liguria all'interno delle procedure del SIN</p>
C	<p><i>In riferimento alle problematiche acustiche si rileva che il rumore determinato dalle navi all'accosto sia in qualche modo proporzionato alla loro dimensione.</i></p> <p><i>Gli interventi previsti nei vari ambiti hanno, fra gli altri, anche lo scopo di consentire l'accosto di navi anche molto più grandi (con raddoppio previsto, nel prossimo quindicennio, del traffico di containers e anche aumento di passeggeri crocieristi), per cui, sempre in termini generali, gli interventi dovranno essere previsti con dotazione nelle varie banchine di impianti di prese</i></p>	<p>Il Progetto presentato prevede per l'ambito 5 una completa dotazione elettrica della banchina portuale che consentirà alle navi in stazionamento per un tempo sufficientemente appropriato di spegnere i motori, limitando le emissioni di rumore alle fasi di attracco e di partenza.</p> <p>Per quanto riguarda l'ambito 6, Porto Mercantile, nello scenario di progetto la dotazione elettrica delle banchine non potrà coprire l'intero fabbisogno previsto, ma è già stata</p>



**Considerazioni generali di cui alla nota dell'Amministrazione Comunale della Spezia Prot. N° 19142 del 27.02.2015**

COD.	OSSERVAZIONE GENERALE	RISPOSTA
	<p>elettriche a terra in modo tale che sia consentito l'approdo delle navi in grado di utilizzare questa dotazione.</p>	<p>effettuata la costruzione delle infrastrutture necessarie all'alimentazione elettrica del molo Garibaldi e si sta procedendo alle modifiche necessarie per il molo Fornelli. I valori di energia in gioco sono elevatissimi per cui il produttore dovrà fornire la potenza necessaria stimata di oltre 50 MW oggi non disponibili ed anche le altre bancine saranno dotate di alimentazione elettrica. Sarà pertanto adottato ogni possibile accorgimento per privilegiare l'alimentazione elettrica delle navi di maggiori dimensioni con i potenze disponibili.</p>
<b>D</b>	<p><i>Riguardo agli interventi di mitigazione acustica previsti nel progetto del fascio binari, si rileva che la presenza di un fronte di edifici multipiano lungo il viale S. Bartolomeo induce a ritenere che, sia pure accogliendo favorevolmente la realizzazione di una siffatta infrastruttura, le abitazioni ai piani più elevati possano non vedere interamente risolte le problematiche acustiche, per cui è necessario che siano anche previste misure di risanamento direttamente alle varie sorgenti, sia di tipo strutturale, che anche gestionale. Gli studi acustici effettuati, che paiono aver approfondito anche gli apporti delle singole sorgenti, sembrano volti proprio all'individuazione di questi ulteriori elementi di risanamento, che pure dovranno essere studiati nel dettaglio e messi in opera, così come pure dovrà essere definitivamente affrontato e risolto, anche con le metodiche sopra ricordate, il problema determinato dallo stazionamento delle navi in porto, specie quelle di maggior stazza.</i></p>	<p>Lo studio acustico relativo all'impianto ferroviario evidenzia che l'adozione degli interventi di mitigazione previsti consente di ottenere una sostanziale conformità dei livelli di rumore anche ai piani più elevati rispetto alla componente di impatto di origine ferroviaria. Da sottolineare che lo studio acustico assume che la realizzazione del nuovo scalo contempra l'adozione di alcuni interventi di mitigazione aggiuntivi finalizzati al contenimento di emissioni che non sono per loro natura prevedibili, come quelle riconducibili sotto la definizione dello "squeal noise", o che devono essere analizzate in stretta relazione con le modalità di gestione dello scalo ferroviario stesso, quali: la gestione dei locomotori in sosta, l'uso degli avvisatori acustici, la manutenzione, ecc. Questi elementi dovranno essere pertanto ulteriormente analizzati e valutati nel corso delle successive fasi di progettazione e messi in atto contestualmente alla realizzazione dell'opera, al fine di giungere fin da subito ad un quadro emissivo afferente all'esercizio ferroviario coerente con le previsioni. Rispetto al rumore emesso dalle navi in stazionamento in porto si rimanda al punto C precedente. Inoltre sono già stati adottati sistemi per la riduzione del rumore dei cicalini delle gru utilizzando sistemi ad alta frequenza non percepibili a distanza ed è previsto l'utilizzo nei nuovi e vecchi piazzali gru a cavaliere con alimentazione elettrica</p>
<b>E</b>	<p><i>In ogni caso dovrà quindi prevedersi il mantenimento di un monitoraggio acustico "post-operam" che tenga conto anche di queste problematiche e che sia compiuto anche presso i recettori che potrebbero permanere come più esposti ai fenomeni sonori. Venendo quindi a considerare alcune questioni particolari, si deve anzitutto rilevare che la "realizzazione del terzo molo in zona Fossamastra" (soprattutto il relativo riempimento), ma anche il previsto allungamento dello sporgente del Terminal del Golfo possono incidere sullo stato delle</i></p>	<p>Per quanto riguarda la realizzazione di indagini acustiche ed ambientale post opera l'AP ha acquistato un mezzo mobile con all'interno le attrezzature, individuate da ARPAL, per le verifiche ambientali riguardanti sia la polvere che il rumore e tale attività come, già concordato con il Comune della Spezia, la Provincia e i tecnici ARPAL verrà eseguita in modo continuativo lungo le aree interessate agli ambiti portuali. Le attività e il loro posizionamento sono concordate ad inizio anno con appositi accordi di programma (le precedenti attività che hanno avuto inizio dagli anni 2010/2011 sono</p>



**Considerazioni generali di cui alla nota dell'Amministrazione Comunale della Spezia Prot. N° 19142 del 27.02.2015**

COD.	OSSERVAZIONE GENERALE	RISPOSTA
F	<p>correnti e micro correnti lungo costa, e quindi comportare modifiche nelle modalità di diffusione dello scarico termico della centrale ENEL e anche sulle modalità di accertamento del rispetto dei limiti.</p> <p>Per questo occorre sottoporre la questione al competente Ministero dell'Ambiente in relazione all'A.I.A. rilasciata alla termocentrale, e risulta pertanto opportuna in tale circostanza l'effettuazione di uno studio che analizzi i riflessi dell'opera sia sulle correnti, sia sull'ecosistema della rada.</p> <p>Quanto al "molo crociera", di cui si rileva che il relativo progetto non è stato ancora definitivamente approvato, si ritiene che si tratti di una struttura di grandi dimensioni, e soprattutto di particolare lunghezza, posta all'interno dell'ambito 5, la quale potrebbe costituire difficoltà di navigazione e di manovra delle navi, di grandi dimensioni quali sono quelle da crociera, che si prevede possano interessare l'area specifica, con conseguenti rischi ambientali che potrebbero essere conseguenti a eventuali incidenti o collisioni.</p>	<p>visibili nel sito AP o ARPAL). Le verifiche sulla realizzazione del molo del levante sono già state effettuate con la precedente procedura di VIA tanto che lo stesso Ministero non ha rilevato osservazioni particolari (lo studio effettuato dalla DHI per le correnti e l'ecosistema) è già stato consegnato in allegato al progetto di adeguamento tecnico funzionale al PRP del molo Garibaldi, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed inserito nella documentazione oggetto di procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, in atto presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.</p> <p>Per quanto riguarda la presa a mare di ENEL si è proceduto alla verifica del progetto con la stessa Società in modo da realizzare un sistema idoneo per la centrale medesima.</p> <p>Per la realizzazione dell'ampliamento del molo Garibaldi (ATF approvato dal CSLLP) è già stato effettuato con un simulatore lo studio di manovrabilità nel bacino di evoluzione e nell'ormeggio al porto della Spezia e più precisamente nello specchio acqueo compreso tra il lato levante del molo Garibaldi e il lato di ponente del molo Formelli. In accordo con il MIT (CSLLPP) e la Capitaneria di Porto appena effettuata la bonifica della parte a mare del Garibaldi e quindi della certezza dei fondali, si procederà ad effettuare ulteriori verifiche di manovrabilità, peraltro già analizzate positivamente dai piloti del porto senza nessun rischio particolare di collisione. La documentazione è stata comunque consegnata, per opportuna conoscenza e valutazione, agli Uffici competenti dell'AC che sono stati convocati quali membri attivi del CSLLPP dae MIT.</p>





<b>Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"</b>				
<b>COD.</b>	<b>PRESCRIZIONE</b>	<b>RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA</b>	<b>OSSERVAZIONE</b>	
<b>PS.3</b>	<p>Dovrà essere monitorato, secondo modalità da concordare con le competenti Autorità, l'andamento della <b>carica dei nutrienti</b> che si svilupperanno nella rada della Spezia in relazione all'incremento del 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 <b>costruzione di opere di diversione</b> (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>Tutti i piazzali saranno realizzati con un manto impermeabile in asfalto e dotati di apposite pendenze atte a fare confluire le acque piovane in una rete di raccolta costituita da pozzetti dotati di filtri atti a garantire la rispondenza delle acque di prima pioggia alle normative di legge vigenti; tale sistema consente di trattare anche le acque successive e quelle di prima pioggia. I sistemi previsti per la gestione della pulizia dei piazzali, la gestione delle aree officina e dei rifiuti solidi urbani, volti alla minimizzazione delle sostanze inquinanti potenzialmente trasferibili agli specchi acquei del golfo riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pozzetti e/o vasche muniti di sistema di trattenuta dei solidi in sospensione e degli idrocarburi;</li> <li>- lavaggio delle strade e dei piazzali con autopaziatrici di ultima generazione, con asportazione delle acque di lavaggio e successivo conferimento ad impianti di depurazione autorizzati;</li> <li>- raccolta dei rifiuti assimilabili ai solidi urbani in aree di raccolta dedicate e successivo smaltimento attraverso l'utilizzo di imprese specializzate nel settore;</li> <li>- utilizzo di sostanze biodegradabili (BIOFIX) per la minimizzazione del particolato (PM10) libero lungo la viabilità intra-portuale.</li> </ul> <p>Nell'ambito del <b>nuovo terminal del Golfo</b>, 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.</p> <p>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</p>	<p>Nella Prescrizione 3 si ribadisce che dovrà essere prevista la raccolta ed il trattamento delle acque dei piazzali e delle strade di collegamento interno, sia in ambito comune che dei singoli concessionari, al fine di ridurre l'impatto sull'habitat marino. Per tale incombenza dovranno essere presentate presso le competenti sedi idonee progettazioni, da prevedersi già in ambito programmatico;</p>	<p>Pur avendo approfondito, già in sede di progetto preliminare, tutte le tematiche afferenti alla raccolta e trattamento delle acque meteoriche in corrispondenza dei piazzali operativi e delle viabilità correlate, al fine di preservare e tutelare l'ecosistema marino e antropico, si conferma che nelle successive fasi autorizzative di ciascuna opera si procederà a depositare, presso le competenti sedi istituzionali, le istanze, corredate di idonea documentazione tecnica e progettuale, per l'acquisizione dei pareri e delle autorizzazioni di competenza. Comunque è da rilevare la presenza di 32 scarichi a mare che l'AC dovrebbe controllare e gestire in maniera adeguata per la salvaguardia dei fondali interni al golfo.</p>





Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"				
COD.	PRESCRIZIONE	RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
		<p>eventuali tracce di oli, idrocarburi o altre particelle oleose in sospensione. Il piazzale di lavaggio mezzi e di rifornimento del carburante dell' area officina avrà un sistema di trattamento delle acque di lavaggio e di prima pioggia dedicato; la superficie di questi piazzali sarà progettata con griglie e pendenze tali da convogliare tutte le acque di lavaggio verso un dissabbiatore, con funzione di vasca di prima pioggia, quindi ad un disoleatore con filtro di coalescenza.</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 di campionare le acque in uscita.</p> <p><b>ELABORATI DI RIFERIMENTO:</b></p> <p>PP/A5.02.01 Raddrizzamento E Ampliamento Molo Italia – Relazione Tecnica</p> <p>PP/A5.03.01 Nuovo Molo Crociere A Servizio Della Stazione Marittima – Relazione Tecnica</p> <p>PP/A6.02.01 Ampliamento A Mare Molo Garibaldi – Relazione Tecnica</p> <p>PP/A6.03.01 Realizzazione Terzo Molo In Zona Fossamastra – Relazione Tecnica</p> <p>PP/A6.04.01 Ampliamento A Mare Marina Del Canaletto Relazione tecnica e dati prestazionali</p> <p>PP/A6.05.01 Ampliamento A Mare Terminal Del Golfo – Relazione Tecnica</p>		
<b>PS.5</b>	<p>Per quanto riguarda i <b>problemi idraulici</b> 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</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</p>	<p>Riguardo la Prescrizione 5, si evidenzia che dovrà essere condotta un'adeguata progettazione relativamente all'adeguamento idraulico dei corsi d'acqua interessati dagli interventi, con particolare attenzione ai tratti</p>	<p>Si ritiene opportuno specificare che il torrente Cappelletto come il torrente Rossano non saranno oggetto di ulteriori tombamenti, rimanendo inalterati gli sbocchi attuali di entrambi i canali, pertanto la</p>



Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"				
COD.	PRESCRIZIONE	RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
	<p>ispezione, manutenzione e dragaggio dei materiali trasportati sul fondo in considerazione della mancata esecuzione di apposite vasche di sedimentazione</p>	<p>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><b>Relativamente al molo Garibaldi</b>, 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 <b>Marina del Canaletto</b>, 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><b>ELABORATI DI RIFERIMENTO:</b> <i>PP/ST.02.01 Idrologia, Idraulica e Idrogeologia - Relazione</i></p>	<p>interessati da opere di tombamento, con priorità per i canali che hanno già determinato problematiche di allagamento nelle zone limitrofe allo sbocco, come per altro in corso ad esempio per il Torrente Cappelletto;</p>	<p>futura configurazione progettuale non determinerà alcuna riduzione dell'attuale officiosità idraulica dei due corsi d'acqua.</p>
PS.6	<p>In considerazione del quadro piuttosto complesso 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 <b>promuovere e verificare opere di gestione e miglioramento</b> dei principali versanti prospicienti il porto e dei principali bacini defluenti direttamente nella baia.</p>	<p>Relativamente agli ambiti in oggetto non sussistono versanti retrostanti le aree di intervento con problematiche di stabilità.</p> <p><b>ELABORATI DI RIFERIMENTO:</b> <i>PP/ST.03.01 Geologia, Geotecnica e Sismica Relazione</i></p>	<p>Circa la Prescrizione 6, si richiama l'affermazione riportata nella documentazione ossia "non sussistono versanti retrostanti con problematiche di stabilità". Dal momento che la VIA nazionale demandava invece alla Regione la promozione di studi per la gestione e miglioramento dei versanti prospicienti il porto e dei bacini defluenti direttamente nella baia, si ritiene che questo aspetto debba essere maggiormente dettagliato e in ogni caso concertato con la Regione;</p>	<p>Si ritiene utile confermare che nella porzione urbana della Città della Spezia retrostante gli ambiti omogenei 5 e 6, non si rileva la presenza di alcun versante instabile, ovvero di nessuna emergenza geomorfologica.</p>





Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"				
COD.	PRESCRIZIONE	RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
PS.9	<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 <b>programma di monitoraggio esteso a tutta la fascia urbana di possibile coinvolgimento in accordo con l'ARPAL</b>; 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>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><b>ELABORATI DI RIFERIMENTO:</b> <i>PP/SPA.04.01 Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale</i></p>	<p>sulla Prescrizione 9, nella risposta all'ottemperanza è stato fatto riferimento all'implementazione del piano di monitoraggio della qualità dell'aria dove verranno indicate le postazioni e le metodiche di monitoraggio. Si ritiene che tutte queste attività debbano essere eseguite in accordo con Arpal e Comune, e che in particolare si concerti inoltre con detti soggetti l'individuazione dei ricettori più sensibili.</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio presentato nel progetto è soggetto ad approvazione da parte degli enti nel corso del regolare iter approvativo. Sarà pertanto possibile condividere l'architettura delle parti oggetto di implementazione dell'attuale PMA, nonché le metodiche e i punti di monitoraggio, al fine di poter predisporre di un piano di monitoraggio ambientale integrato in grado di garantire un efficace controllo dell'inquinamento chimico-fisico in corrispondenza dei ricettori più sensibili. Comunque all'interno dell'ambito 6 sono state attivate una serie di misure atte a ridurre l'inquinamento da polveri, quali l'utilizzo del sistema "biofix" capace di fissare a terra la quantità di polvere e di permettere successivamente l'asportazione dello stesso materiale con spazzatrice senza creare polverosità. Verifiche effettuate con ARPAL</p>



Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"				
COD.	PRESCRIZIONE	RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
PS.10	<p>Il potenziamento delle attività portuali previste dal PRP, in grado di determinare incremento degli inquinanti tale da determinare valori critici degli stessi, potrà essere realizzato subordinatamente alla concomitante riduzione di detti valori in altri ambiti operativi; al riguardo, il Proponente, in accordo con gli Enti preposti, dovrà dare attuazione per quanto di competenza a tutte le azioni previste nella proposta di <b>Piano di risanamento a tutela della qualità dell'aria</b> 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>Le valutazioni effettuate hanno evidenziato che le scelte progettuali adottate nella definizione delle modalità di potenziamento del terminal portuale consentiranno di incrementare la movimentazione senza un aumento significativo del carico emissivo. Anzi, in presenza di una piena realizzazione del progetto di transizione, avviato dall'Autorità portuale, da combustibili classici a LNG (Liquefied Natural Gas), si assisterà ad una significativa riduzione del carico emissivo.</p> <p>Le scelte progettuali che consentono tale risultato, in accordo a quanto previsto dal <b>Piano di risanamento a tutela della qualità dell'aria</b>, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• elettrificazione dei nuovi moli;</li> <li>• potenziamento della movimentazione su ferro;</li> <li>• progetto di transizione da combustibili classici e LNG.</li> </ul> <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"> <li>• trattamento con materiali fotocatalitici dell'ambito di imbocco della subalvea e delle viabilità interne al porto;</li> <li>• periodici trattamenti attraverso tecniche di biofissaggio delle polveri, mediante la periodica posa di MICROPAN BIOFIX dei piazzali di movimentazione delle merci;</li> <li>• interventi di carattere gestionale/organizzativo atti a limitare le emissioni in atmosfera.</li> </ul> <p>Si segnala inoltre che le opere in progetto non prevedono, né in fase</p>	<p>In merito alla Prescrizione 10 (coerenza col piano di risanamento della qualità dell'aria), nella risposta all'ottemperanza viene indicato che le scelte progettuali che consentono tale risultato sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-elettrificazione dei nuovi moli</li> <li>-potenziamento della movimentazione sul ferro</li> <li>-progetto di transizione da combustibili classici a LNG</li> </ul> <p>Tali scelte, individuate dal documento in conseguenza di una compiuta istruttoria, dovranno pertanto essere realizzate contestualmente alla realizzazione delle opere progettate, anche per dare puntuale esecuzione alla programmazione regionale in materia.</p> <p>Inoltre nella documentazione presentata viene affermato che con gli interventi previsti si ha la riduzione dell'NOx, mentre è in mantenimento costante il PM10 pertanto si chiede esplicitazione</p>	<p>hanno confermato la capacità del materiale utilizzato.</p> <p>L'elettrificazione dei nuovi moli e il potenziamento della movimentazione su ferro rientrano a pieno titolo nelle scelte progettuali presentate dall'Autorità Portuale.</p> <p>Per ciò che concerne la transizione a LNG l'Autorità Portuale ha aderito al progetto comunitario POSEIDON/MED.</p> <p>Per quanto riguarda gli effetti determinati dai suddetti interventi si ribadisce quanto indicato nello STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE-IMPATTI DEL PROGETTO E INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE - RELAZIONE, ossia che "gli esiti delle valutazioni documentano nello scenario progettuale senza l'impiego di LNG un incremento delle emissioni superiore alle 100</p>





Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DISA/2006/00317"				
COD.	PRESCRIZIONE	RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
		di realizzazione né in fase di esercizio attività sistematiche di di verniciatura e sabbatura. <b>ELABORATI DI RIFERIMENTO:</b> <i>PP/SPA.01.01 Quadro di riferimento programmatico</i> <i>PP/SPA.04.01 Quadro di riferimento ambientale- Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale</i>	delle motivazioni di queste risultanze. Dovranno essere altresì specificate e utilizzate le migliori tecnologie di abbattimento delle emissioni provenienti da attività di verniciatura e sabbatura come prescritto, anche se viene affermato che non vengono svolte attività in maniera sistematica.	Tonnellate/anno per gli NOx e pari a circa 3.5 Tonnellate/anno per il Pm. Considerando la totale transizione da combustibili tradizionali a LNG il bilancio documenta una significativa riduzione rispetto alle emissioni attuali pari a -560 Tonnellate/anno per gli NOx e a -19 Tonnellate/anno per il Pm." Pertanto la riduzione, in presenza di completa transizione al LNG, interessa sia le emissioni di NOx (- 76%) sia le polveri (-84%). Si precisa che sono proprio i nuovi sistemi utilizzati che ridurranno notevolmente il rumore e la produzioni di materiali inquinanti, anche con gli interventi di mitigazione previsti
<b>PS.12</b>	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	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 retroportuale. Il Progetto implementa inoltre estensivi interventi di mitigazione a difesa dei ricettori esposti che consentiranno di ottenere importanti benefici,	Riguardo le Prescrizioni 12-13, negli studi presentati viene fatto riferimento all'impatto dell'ampliamento ferroviario, del traffico ed è stata condotta anche	I contributi di impatto da rumore determinati dalla sorgente ferroviaria e dal complesso delle attività portuali sono attualmente



<b>Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"</b>				
<b>COD.</b>	<b>PRESCRIZIONE</b>	<b>RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA</b>	<b>OSSERVAZIONE</b>	
	<p>destinazione porto, non consente, allo stato, di attribuire una fonte certa all'inquinamento acustico cui viene sottoposto il centro urbano;</p> <p>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 <b>campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico</b> in corrispondenza dei ricettori considerati più sensibili compresi nella fascia adiacente l'ambito portuale per <b>l'adozione di misure di mitigazione anche passive ove ritenute necessarie.</b></p>	<p>quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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);</li> <li>- Estensione della barriera antirumore esistente lungo il tracciato ferroviario nell'area retrostante la marina del Canaletto (fascia di rispetto quartiere Canaletto tratto 1B);</li> <li>- Protezione antifonica lungo Viale San Bartolomeo su tutto il fronte Est, con altezza pari a 4,5 m (fascia di rispetto quartiere Fossamastra tratto3);</li> <li>- Intervento di protezione antifonica in corrispondenza della rampa di risalita della galleria stradale sub-alvea.</li> </ul> <p>In quest'ottica lo Studio Preliminare Ambientale prevede 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 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><b>ELABORATI DI RIFERIMENTO:</b>            PP/ST.05.01 Studio Acustico Relazione            PP/ST.05.02 Carta con localizzazione dei ricettori e fasce di pertinenza            PP/ST.05.03 Carta dei punti di monitoraggio del rumore            PP/IA.02.01.01 Fascia Di Rispetto degli Ambiti Urbani- Quartiere Canaletto e Quartiere Fossamastra            PP/SPA.04.01 Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale</p>	<p>un'analisi di tutte le sorgenti riguardanti l'attività interna portuale, concludendo che l'apporto principale deriva dall'ampliamento ferroviario, il cui impatto sarà mitigato con le barriere antirumore. Anzitutto, il previsto corposo ampliamento della movimentazione via ferrovia, comporterà un estremamente rilevante (raddoppio) dei transiti notturni che potranno essere solo parzialmente compensati dalle opere strutturali previste di contenimento, per cui dovrà anche essere previsto e prescritto l'utilizzo dei mezzi locomotori a minor impatto e l'uso delle motrici diesel dovrà essere limitato alle sole aree dove non siano possibili soluzioni alternative.</p> <p>Si ricorda che dalla Polizia municipale sono state condotte misurazioni fonometriche nel 2011 presso Marina del canaletto e Fossamastra, da cui si è rilevato invece che l'apporto maggiore di emissione di rumore risulta l'attività portuale, rispetto al traffico stradale. Pertanto si conferma la necessità di ulteriori approfondimenti riguardanti</p>	<p>soggette a limiti di legge differenti e devono essere pertanto analizzate separatamente in attesa che sia colmata la lacuna normativa inerente la regolamentazione delle emissioni sonore delle infrastrutture portuali.</p> <p>Lo studio acustico dell'impianto ferroviario delinea un quadro di sostanziale conformità ai limiti di legge nello scenario mitigato, assumendo che nelle successive fasi di progettazione dell'impianto stesso vengano analizzate e risolte le componenti emmissive più aleatorie e sulle quali non è possibile effettuare approfondimenti in sede preliminare.</p> <p>In relazione ai rilievi svolti dalla Polizia Municipale si segnala che sempre nel 2011 i rilievi svolti da ARPAL sullo stesso fronte edificato e al perimetro dell'area portuale, evidenziano che i superamenti dei limiti di legge sono generati dalla</p>



Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"				
COD.	PRESCRIZIONE	RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
PS.13	Ove possibile, le attività con maggiore indice di rumorosità, dovranno essere confinate in apposite <b>strutture protette</b> 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	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: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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);</li> <li>- Estensione della barriera antirumore esistente lungo il tracciato</li> </ul>	l'apporto di tutte sorgenti presenti in attività portuale, con conseguente ipotesi di interventi di risanamento come peraltro sopra descritto.	concorrenza di entrambe le sorgenti sonore dominanti la zona oggetto d'indagine: Viale San Bartolomeo e Porto. Le mitigazioni e gli accorgimenti di carattere gestionale delineati nel Progetto per le attività portuali sono per l'appunto mirati al contenimento delle emissioni del Porto. Le attività di Monitoraggio Ambientale permetteranno di verificare l'efficacia degli interventi e di indirizzare il piano di risanamento acustico portuale verso la progressiva eliminazione delle cause di disturbo ad oggi lamentate.
				I contributi di impatto da rumore determinati dalla sorgente ferroviaria e dalle attività portuali sono attualmente soggette a limiti di legge differenti e devono essere pertanto analizzate separatamente in attesa che sia colmata la lacuna normativa inerente la regolamentazione delle emissioni sonore delle



<b>Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"</b>				
<b>COD.</b>	<b>PRESCRIZIONE</b>	<b>RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA</b>	<b>OSSERVAZIONE</b>	
	<p>più rumorose, individuando appositi e rigorosi controlli, al fine di limitare gli eventi sonori più fastidiosi associati a manifestazioni discontinue.</p>	<p>ferroviario nell'area retrostante la marina del Canaletto (fascia di rispetto quartiere Canaletto tratto 1B);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Protezione antifonica lungo Viale San Bartolomeo su tutto il fronte Est, con altezza pari a 4.5 m (fascia di rispetto quartiere Fossamastra tratto3);</li> <li>- Intervento di protezione antifonica in corrispondenza della rampa di risalita della galleria stradale sub-alvea.</li> </ul> <p>Rispetto all'approvvigionamento dei nuovi macchinari si prevede l'adozione di una politica "Buy Quiet" che privilegia i prodotti caratterizzati da una minore emissione di rumore.</p> <p><b>ELABORATI DI RIFERIMENTO:</b>  <i>PP/ST.05.01 Studio Acustico Relazione</i>  <i>PP/ST.05.02 Carta con localizzazione dei ricettori e fasce di pertinenza</i>  <i>PP/ST.05.03 Carta dei punti di monitoraggio del rumore</i>  <i>PP/IA.02.01.01 Fascia Di Rispetto degli Ambiti Urbani- Quartiere Canaletto e Quartiere Fossamastra</i>  <i>PP/SPA.04.01 Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale</i></p>	<p>ampliamento della movimentazione via ferrovia, comporterà un estremamente rilevante (raddoppio) dei transiti notturni che potranno essere solo parzialmente compensati dalle opere strutturali previste di contenimento, per cui dovrà anche essere previsto e prescritto l'utilizzo dei mezzi locomotori a minor impatto e l'uso delle motrici diesel dovrà essere limitato alle sole aree dove non siano possibili soluzioni alternative.</p> <p>Si ricorda che dalla Polizia municipale sono state condotte misurazioni fonometriche nel 2011 presso Marina del canaletto e Fossamastra, da cui si è rilevato invece che l'apporto maggiore di emissione di rumore risulta l'attività portuale, rispetto al traffico stradale. Pertanto si conferma la necessità di ulteriori approfondimenti riguardanti l'apporto di tutte sorgenti presenti in attività portuale, con conseguente ipotesi di interventi di risanamento come peraltro sopra descritto.</p>	<p>infrastrutture portuali. Lo studio acustico dell'impianto ferroviario delinea un quadro di sostanziale conformità ai limiti di legge nello scenario mitigato, assumendo che nelle successive fasi di progettazione dell'impianto vengano analizzate e risolte le componenti emmissive più aleatorie e sulle quali non è possibile effettuare approfondimenti in sede preliminare. In relazione ai rilievi svolti dalla Polizia Municipale si segnala che sempre nel 2011 i rilievi svolti da ARPAL sullo stesso fronte edificato e al perimetro dell'area portuale, evidenziano che i superamenti dei limiti di legge sono generati dalla concorsualità di entrambe le sorgenti sonore dominanti la zona oggetto d'indagine: Viale San Bartolomeo e Porto. Le mitigazioni e gli accorgimenti di carattere gestionale delineati nel Progetto sono per l'appunto mirati al</p>



<b>Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"</b>				
<b>COD.</b>	<b>PRESCRIZIONE</b>	<b>RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA</b>	<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>RISPOSTA</b>
<b>PS.19. MiBA C.8</b>	<p>In relazione al supposto superamento dei timori legati ai possibili effetti negativi che l'incremento di emissioni di sostanze nell'atmosfera, segnatamente di anidride solforosa, provocano sul carbonato di calcio e quindi sui materiali lapidei e sugli intonaci di cui sono costituiti tutti gli edifici sottoposti a tutela, questo Ufficio chiarisce che la nota- n. 12549 del 15 novembre 2005 voleva avere valore integrativo rispetto alla precedente n. 339 del 14 febbraio 2005 e correttivo solo per la parte relativa all'espressione di parere in riferimento, peraltro, alla alta valenza strategica del sito in parola e delle opere in progetto così come definite nel "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) che inserisce, per l'appunto, nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) il porto della Spezia. Per tutti gli altri aspetti, difatti, si dichiarava che permanevano "elementi di perplessità". Appare quindi indispensabile, in proposito, sottoporre a <b>monitoraggio</b></p>	<p>Le attività progettuali previste si sono poste come obiettivo quello di minimizzare le emissioni di inquinanti in atmosfera. In specifico rispetto alle emissioni di SO2 risultano di particolare importanza la scelta di elettrificare i molo di nuova realizzazione, limitando significative le emissioni delle navi in stazionamento e il progetto di transizione, avviato dall'Autorità portuale, da combustibili classici a LNG (Liquefied Natural Gas), che in presenza di una sua completa implementazione potrebbe determinare la scomparsa di emissioni di SO2.</p> <p>In ogni caso il piano di monitoraggio ambientale previsto all'interno del Studio Preliminare Ambientale contempla la predisposizione di postazioni di monitoraggio, con metodiche innovative ed in grado di fornire dati in continuo, che consentiranno di porre sotto osservazioni le emissioni portuali comprese quelle eventuali di SO2.</p> <p><b>ELABORATI DI RIFERIMENTO:</b> PP/SPA.04.01 Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale</p>	<p>Venendo a considerare poi la congruità con quanto stabilito dal Ministero dei B.A.C, nel parere del 13.1.2006, si evidenzia ulteriormente che, relativamente alla prescrizione 19MIBAC.8, nella risposta all'ottemperanza viene ribadito che per il rispetto delle emissioni di anidride solforosa risultano importanti la scelta di elettrificare il molo di nuova elettrificazione ed il progetto di transizione da combustibili classici a LNG, pertanto tali interventi come già messo in rilievo in precedenza, devono essere realizzati contestualmente alla realizzazione degli interventi. Si ritiene a tal riguardo necessario che per poter effettuare la gestione di tale prescrizione, si proceda monitorare anche il parametro anidride solforosa.</p>	<p>contenimento delle emissioni del Porto instaurando un meccanismo di autocontrollo nell'ambito delle attività di Monitoraggio Ambientale.</p> <p>Si ribadisce quanto definito nello Studio preliminare Ambientale nell'elaborato PP/SPA.04.01 Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione ambientale cap.4.1 relativo alle azioni di implementazione del Piano di Monitoraggio per gli inquinanti atmosferici e per il rumore, già in essere da parte dell'Autorità Portuale.</p> <p>Nel paragrafo citato vengono elencate sia le modalità sia le specifiche componenti che verranno analizzate tra cui anche l'anidride solforosa.</p> <p>Il sistema di monitoraggio real time degli inquinanti atmosferici sarà costituito da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Data logger con adeguato numero di porte disponibili;</li> <li>• Carica batterie con input da</li> </ul>



Osservazioni afferenti alle specifiche prescrizioni richiamate dalla "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al parere DEC/DSA/2006/00317"				
COD.	PRESCRIZIONE	RISPOSTA SINTETICA NELL'AMBITO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA	OSSERVAZIONE	RISPOSTA
	tali emissioni, al fine di verificarne il temuto incremento.			<p>pannello solare;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pannello solare di alimentazione o alimentazione di rete;</li> <li>• Sensori SMART di PM10, NO2, SO2 e O3.</li> </ul> <p>Per il monitoraggio del Biossido di Azoto, Biossido di Zolfo e dell'Ozono saranno impiegati sensori elettrochimici anch'essi ad una scheda elettronica di elaborazione della misura. L'AP ha in corso una gara per l'acquisto di due sonde di rilevazione del PM sospeso e dei flussi di deposizione atmosferica di microinquinanti capaci di rilevare la fonte di generazione del PM.</p>

Il Responsabile del procedimento

Dott. Ing. ~~Francisco~~ Pomo