



Handwritten mark at the top right corner.

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

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

Parere n. 2914 del 21/12/2018

Handwritten signature on the right margin.

Handwritten signature on the right margin.

Handwritten signature on the right margin.

Progetto:	<p style="text-align: center;">Verifica di Assoggettabilità a VIA</p> <p style="text-align: center;">Interventi di riqualificazione e sviluppo del porto della Spezia in corrispondenza dell'ambito omogeneo d'intervento n. 5 "Marina di La Spezia" - Nuovo molo crociere nel primo bacino della Spezia</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 4081</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di la Spezia e Marina di Carrara</p>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Handwritten letter 'B' at the bottom left corner.

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTA la nota 12045/DVA del 24/05/2018, acquisita al prot. 1973/CTVA del 24/05/2018, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS la nota prot. 2018/7524_PROT acquisita con prot. 10823/DVA del 10.05.2018, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di la Spezia e Marina di Carrara, relativa all'istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, come da ultimo modificato dal D.Lgs. 104/2017, per il progetto “*Interventi di riqualificazione e sviluppo del porto della Spezia in corrispondenza dell'ambito omogeneo d'intervento n. 5 "Marina di La Spezia"*”;

PRESO ATTO che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di la Spezia e Marina di Carrara, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, ha chiesto che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, n. 317 del 11 aprile 2006, concernente la VIA relativa al Piano Regolatore Portuale del Porto di La Spezia;

PRESO ATTO che, con tale decreto n. 317 del 11 aprile 2006, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale sul Piano Regolatore Portuale del Porto di La Spezia, relativamente agli ambiti 5, 6 ed ambiti vari, a condizione che si ottemperi ad una serie di prescrizioni, e che, in particolare, la prescrizione n. 17 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*”;

PRESO ATTO che la presente istruttoria di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'articolo 19 del D.Lgs n. 152 del 2006, è stata presentata dall'Autorità Portuale della Spezia in ottemperanza alla citata prescrizione n. 17, quale parte integrante delle procedure di verifica di ottemperanza del decreto di VIA n. 317 del 11 aprile 2006;

PRESO ATTO che, con nota prot. 0052443/GAB del 09/12/2013, in risposta ad uno specifico quesito formulato in data 15 ottobre 2013 dall'Autorità Portuale di La Spezia, il Capo di Gabinetto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nell'illustrare il carteggio intervenuto tra l'Autorità Portuale, la Regione Liguria e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, sin dalla data di approvazione del PRP, ha ribadito la competenza statale in merito ai procedimenti di attuazione dei singoli comparti del PRP e ha concluso che “*nulla osta, secondo quanto già indicato dalla Direzione per le Valutazioni Ambientali, all'avvio di una procedura ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*” in ordine alle opere di cui agli ambiti 5 e 6;

PRESO ATTO che con nota prot. DVA-2013-0005210 del 27/02/2013, richiamata nella sopraccitata nota del Capo di Gabinetto, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato 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 VIA 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 VIA: la Verifica di Assoggettabilità (art.20), e la Valutazione di Impatto Ambientale (art. 23 e seguenti). È facoltà del proponente, in possesso delle informazioni progettuali e ambientali, determinare quale sia la procedura da avviare"*;

PRESO ATTO che il progetto del Nuovo Molo Crociere, oggetto della presente istanza è stato già oggetto di Verifica di Assoggettabilità a VIA nell'ambito del progetto: *Interventi di riqualificazione e sviluppo – Ambito 5 "Marina della Spezia" e Ambito 6 "Porto Mercantile" in ottemperanza alla prescrizione n. 17 del decreto di VIA n. 317 del 11/4/2006*, di cui al parere della Commissione Tecnica VIA e VAS n. 1930 del 04.12.2015 e al relativo Decreto Direttoriale n. 474 del 17/12/2015;

PRESO ATTO che la Commissione Tecnica VIA e VAS n. 1930 del 04.12.2015, ha espresso *"PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A. del progetto Porto di La Spezia. Interventi di riqualificazione e sviluppo – Ambito 5 "Marina della Spezia" e Ambito 6 "Porto Mercantile" in ottemperanza alla prescrizione n. 17 del decreto di VIA n. 317 del 11/4/2006, limitatamente per quanto concerne l'ambito 6 e la fascia di rispetto dell'interambito e fatta salva un'ulteriore verifica di compatibilità ambientale con riferimento all'ambito 5, a seguito del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sugli interventi proposti"* e a condizione che siano ottemperate una serie di prescrizioni;

PRESO ATTO che la prescrizione n. 1 del sopraccitato parere, prevede quanto segue per la fase *"prima dell'inizio dei lavori"*:

"1. occorre un'ulteriore verifica di assoggettabilità alla VIA per l'Ambito 5 "Marina della Spezia", presso il MATTM, a seguito del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che dichiara gli interventi proposti adeguamento tecnico funzionale al PRP vigente; la documentazione che dovrà essere presentata dovrà dimostrare la compatibilità delle funzioni e delle attività portuali ivi previste, previa determinazione degli impatti cumulativi con le restanti opere e funzioni del PRP e con il traffico attuale cittadino, ovvero dovrà dimostrare con documenti certi i tempi dell'attuazione dell'alimentazione elettrica delle banchine ai fini dell'azzeramento delle emissioni su atmosfera e rumore; dovranno essere inoltre approfondite le modellazioni per l'idrodinamismo e il ricambio idrico nell'ambito 5;

PRESO ATTO che la presente istanza è stata presentata per tale ulteriore verifica di compatibilità ambientale a seguito al parere della Commissione Tecnica VIA e VAS n. 1930 del 04.12.2015;

PRESO ATTO che il Voto 71-bis/2016 del 31.03.2016 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha sancito che l'intervento proposto si qualifica quale adeguamento tecnico funzionale al PRP e nelle prescrizioni al parere positivo richiama la necessità di svolgere una specifica Verifica di Assoggettabilità a VIA per il nuovo Molo Crociere;

PRESO ATTO che ai fini della valutazione delle condizioni ambientali imposte dalla prescrizione n. 1 del Decreto Direttoriale n. 474 del 17/12/2015, la documentazione presentata contiene uno studio trasportistico e uno studio sull'idrodinamismo costiero e ricambio idrico;

VISTA la documentazione esaminata contenente lo studio preliminare ambientale composto da:

- relazioni
- elaborati grafici;
- relazione paesaggistica preliminare;

VISTA la documentazione integrativa volontaria del 25/06/2018, prot. APS09-PRES, contenente Documento di presentazione;

VISTA la nota MiBACT|DG-ABAP_SERV V|10/07/2018|0018579-P| [34.19.04/444/2018] acquisita al prot. DVA-2018-0015882, del 10/07/2018, che:

riguardo agli aspetti paesaggistici:

- nel ritenere che, in assenza della realizzazione di volumetrie emergenti, l'intervento non presenti particolari criticità, ritiene necessario un approfondimento relativo all'impatto paesaggistico delle nuove strutture qualora siano realizzate volumetrie, in ragione della vicinanza con il centro storico della città di La Spezia e all'areale (ambito 5) sottoposto al tutela paesaggistica ai sensi dell'articolo 136 del d.lgs. 42/2004;

u m k g' V Sp

riguardo agli aspetti archeologici:

- in considerazione che l'area dell'attuale Porto di La Spezia è stata interessata da antica frequentazione umana ed il cantiere dell'intervento in oggetto potrebbe interferire, anche in modo non compatibile, con giacimenti archeologici sommersi, ritiene necessari gli opportuni specifici approfondimenti, rimandando alla nota prot. 14125 del 21.06. 2018 della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e le province di Imperia, La Spezia e Savona, e chiede al MATTM la pronuncia positiva in merito all'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in merito al progetto in argomento;

VISTA la nota prot. n. 20709/DVA del 19/09/2018, acquisita dalla Commissione VIA e VAS al prot. 3307/CTVA del 17/09/2018, con la quale la DVA ha trasmesso alla Commissione Tecnica VIA e VAS la Documentazione integrativa volontaria inviata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – Porti di La Spezia e Marina di Carrara, con nota n. 13010 del 31/08/2018, acquisita al prot. n. 19626/DVA del 31/08/2018, in riscontro alle osservazioni avanzate dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali in data 10/07/2018;

VISTA la nota prot. n. 26490/DVA del 23/11/2018, acquisita dalla Commissione VIA e VAS al prot. 4139/CTVA del 23/11/2018, relativa alla nota n. 17258 del 29/10/2018, acquisita al prot. n. 24390/DVA del 29/10/2018, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – Porti di La Spezia e Marina di Carrara, ha trasmesso il parere favorevole della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio territorialmente competente; con tale nota, L'Autorità di Sistema Portuale, alla luce delle favorevoli conclusioni della Soprintendenza Archeologica, ricevute in data 22/10/2018, prot. 15936, chiede la definizione, prima possibile, della procedura di assoggettabilità a VIA di cui alla presente istanza;

VISTA la nota prot. MiBACT|DG-ABAP_SERV V|13/12/2018|0032624-P| [34.19.04/444/2018] del MIBAC acquisita al prot. 28265/DVA del 13/12/2018 e successivamente trasmesso con nota prot.n.DVA/28822 del 19/12/2018 acquisita con prot.n.CTVA/4500 del 20/12/2018, che facendo seguito al parere tecnico istruttorio emesso dalla Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio, prot. 18579 del 10.7. 2018, ne aggiorna le determinazioni conclusive;

PRESO ATTO che tale nota, sulla base della documentazione integrativa presentata dall'Autorità di Sistema Portuale, del Mar Ligure Orientale, prot. n. 13010 del 31/08/2018, della nota della Soprintendenza ABAP competente prot. 23405 del 19.10.2018, e del parere dei servizi ministeriali interni, ritiene necessario aggiornare ed integrare conseguentemente quanto indicato nel parere tecnico istruttorio prot. N. 18759 del 10/07/2018, che per eguale efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa riferita agli atti da emettere deve intanto intendersi annullato e sostituito;

PRESO ATTO che con il parere prot. 23405 del 19.10.2018 la Soprintendenza ABAP per la città Metropolitana di Genova e le province di Imperia e Savona si esprime favorevolmente al progetto, prendendo atto delle valutazioni preliminari del proponente, richiamando i risultati delle indagini effettuate in anni recenti e la cartografia storica acquisita, nonché il fatto che il progetto si colloca in una zona già oggetto di dragaggio dei fondali che, dall'originario piano con batimetrie comprese tra i -3 e -5 m raggiunge oggi la profondità di -12/-13 m, e che i lavori di escavazione in progetto risultano limitati allo scortico dei livelli superficiali per una potenza inferiore al metro e pertanto si limitano alla regolarizzazione del piano del fondale interessato essenzialmente da depositi e accumuli di formazione molto recente;

PRESO ATTO che con la nota prot. n. 32624 del 13/12/2018, la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del MIBAC, si esprime come segue: *“fermo restando l'obbligo di acquisizione di preventiva autorizzazione paesaggistica, per l'intervento in oggetto, che valuterà anche gli aspetti progettuali di dettaglio, per quanto di competenza di questo Ministero e per quanto sopra riportato, non ritiene necessario procedere all'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento alle seguenti tassative condizioni:*

1) Atteso che la presente valutazione è esclusivamente limitata al molo privo di qualsiasi volumetria sovrapposta così come rappresentato negli elaborati grafici progettuali trasmessi; tutti gli eventuali volumi sovrapposti alla piattaforma del molo, come ad esempio la 'stazione crocieristica', dovranno essere oggetto di nuova verifica di assoggettabilità a VIA; la presente valutazione non impegna in alcun modo questa Amministrazione ad un pronunciamento favorevole in riferimento ai volumi predetti e, in ogni caso, il molo, sia nella facies limitata alla sola piattaforma, sia in quella comprensiva di volumetrie sovrapposte, dovrà essere sottoposto a procedimento di autorizzazione paesaggistica.

2) Le strutture di cantiere non dovranno costituire ostruzione visiva dai punti di vista tutelati verso i giardini, il centro

storico e le alture circostanti, e si dovrà garantire, dopo la loro rimozione, l'assetto pre-cantiere delle aree.

3) le opere di dragaggio siano effettuate con metodologia archeologica, assistite in corso d'opera da ditte dotate dei necessari requisiti di professionalità e sia fornito il necessario supporto tecnico-logistico per l'esecuzione, da parte del Servizio Tecnico di Archeologia Subacquea della Soprintendenza competente, di una serie di sopralluoghi ispettivi da effettuarsi prima, durante e al termine dei lavori. Qualora durante le operazioni di scavo si evidenziassero elementi di interesse archeologico la Soprintendenza competente potrà chiedere ampliamenti ed approfondimenti dello scavo finalizzati alla conoscenza e alla tutela dei beni rinvenuti, che potrebbero comportare modifiche ai lavori in programma.

4) Preliminarmente all'avvio delle opere di scavo e dragaggio e con adeguato anticipo, dovrà essere inoltrato alla Soprintendenza competente il cronoprogramma dei lavori, al fine di predisporre i necessari sopralluoghi di verifica da parte dei tecnici subacquei di detta Soprintendenza e dovrà essere comunicato il nominativo della ditta archeologica incaricata delle attività di assistenza."

TENUTO CONTO che la proposta progettuale è ricompresa nel più ampio intervento previsionale di riqualificazione e conversione d'uso, in chiave turistico-ricreativa, del *Waterfront* della Città della Spezia. Il nuovo molo crociere afferisce agli obiettivi del Piano Regolatore Portuale del Golfo della Spezia;

TENUTO CONTO che la presente istanza non comprende le volumetrie sovrapposte alla piattaforma del molo e ai piazzali, così come rappresentato negli elaborati grafici progettuali trasmessi;

TENUTO CONTO che il PRP di La Spezia è stato approvato con delibera del Consiglio Regionale della Liguria n. 45 del 19 dicembre 2006, ai sensi dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, previa valutazione ambientale di cui al decreto di VIA n. 317 del 11 aprile 2006, in data antecedente all'entrata in vigore della normativa in materia di VAS, e che tale decreto esprime:

- un giudizio positivo di compatibilità ambientale relativo al progetto del Piano Regolatore Portuale, "relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari, a condizione" che si ottemperi ad una serie di prescrizioni, tra cui quella 17 sopraccitata,
- un giudizio di interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano Regolatore Portuale, "relativamente agli ampliamenti a mare previsti negli ambiti 7(cantieri) e 9 (muggiano) da destinare ad attività industriali e cantieristiche"prescrivendo che "La realizzazione degli interventi previsti è subordinata alla presentazione di un progetto da sottoporre alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale in base alle vigenti leggi redato in conformità delle indicazioni e previsioni degli Enti territoriali interessati, che contenga ogni elemento atto a:
 - identificare gli impatti prodotti dalla loro realizzazione e la compatibilità ambientale dalla utilizzazione di dette aree;
 - individuare tutte le necessarie opere di mitigazione ambientale;"
- un giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano Regolatore Portuale "in relazione alla prevista funzione nautica da diporto da realizzare con strutture galleggianti nell'ambito 2 (Panigaglia) in quanto non compatibile con la attuale destinazione d'uso che vede la presenza di un impianto di rigassificazione";

PRESO ATTO pertanto che le opere di cui alla presente istanza rientrano tra quelle di cui al giudizio positivo di VIA, fatta salva la produzione di uno studio da sottoporre a valutazione ambientale (VIA o Verifica di Assoggettabilità) per ogni fase di realizzazione, e si differenziano da quelle di cui al giudizio di interlocutorio negativo espressamente sottoposte alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale;

CONSIDERATO che in data 8 luglio 2018 si è svolta una riunione presso il MATTM tra l'Autorità portuale e il gruppo istruttore;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 19, comma 4 del D.Lgs. 152/2006, e successive modificazioni, è avvenuta in data 24/05/2018, sul portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

PRESO ATTO che la Regione Liguria non ha espresso interesse a partecipare al procedimento;

PRESO ATTO che risultano essere pervenute le seguenti osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del

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

D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni:

Titolo	Codice elaborato	Commento
Osservazioni dell'Associazione Coordinamento dei Quartieri del Levante e V.A.S (Onlus) La Spezia Tramite Ufficio di Gabinetto in data 23/07/2018	DVA-2018-0017138	Aspetti strutturali riguardanti l'aspetto del massimo degli interramenti per costruire nuove banchine portuali che supererebbero quanto previsto dagli strumenti approvati e dagli accordi con gli Enti locali. Il molo crociere di 91.200 mq si aggiunge ai 277.200 mq delle altre banchine.
Osservazioni dell'Associazione Coordinamento dei Quartieri del Levante e Associazione VAS Onlus La Spezia per il Tramite della Direzione STA in data 24/09/2018	DVA-2018-0021286	Presentazione di articolo di giornale in cui l'Autorità di Sistema Portuale replica che gli interramenti si attestano a 140 mq e che il progetto dell'attuale conformazione del molo crociere riduce la superficie del molo da 18.000 mq a 16.900 mq.
Osservazione per il Coordinamento dei Quartieri del Levante Rita Casagrande e Franco Arbasetti Tramite Ufficio di Gabinetto in data 14/11/2018		Insufficiente profondità dei fondali per l'accosto di navi da crociera giganti. Qualora si facessero ulteriori dragaggi provocherebbero impatti sulla mitilicoltura con danni sull'occupazione e sul turismo. Richiesta di approfondimenti con valutazione di costi benefici; Richiesta di informazione dei cittadini

VALUTATO che tutte le osservazioni sono state considerate nell'ambito del presente parere; si specifica che la superficie del molo in progetto risulta pari a 16.900 mq, e che le attività di bonifica dei fondali e i relativi dragaggi non fanno parte della presente istanza di ottemperanza alla prescrizione n. 17 del Decreto VIA n. 317/2006 per l'ambito 5 e devono attenersi alle prescrizioni della Conferenza di Servizi, tenutasi ai sensi dell'art. 14 della L. n.241/90 e s.m.i., presso il MATTM in data 30 dicembre 2002;

in merito alla LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE

CONSIDERATO che:

- il progetto è localizzato nella Regione Liguria, nella Provincia della Spezia, nella città della Spezia ed all'interno dell'area portuale;
- il progetto afferisce agli specifici interventi ricadenti nell'ambito omogeneo n° 5 "Marina della Spezia" del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Golfo della Spezia e interessa la realizzazione del nuovo molo crociere e la riqualificazione funzionale e architettonica delle aree ricomprese tra la Calata Paita ed il molo Garibaldi, al fine di implementare le dotazioni a servizio delle attività crocieristiche;

VALUTATO che in merito agli obiettivi del progetto:

- dal 2012 al 2013 il porto della Spezia ha visto crescere il numero dei crocieristi in transito da 80 mila unità alle 200 mila. Nel 2014 si sono superati i 400 mila passeggeri in transito nello scalo della Spezia e nel 2015 si sono sfiorate le 700 mila unità;
- la nuova domanda è stata intercettata, inizialmente, grazie all'adattamento del lato di ponente del molo Garibaldi (che si ricorda essere inserito nell'ambito 6 del PRP con destinazione prettamente mercantile) ad attracco per navi da crociera, non appena ultimati gli interventi di ampliamento dello stesso molo in data 24 marzo 2013. La crescente domanda crocieristica, tuttavia, ha richiesto l'individuazione di nuovi spazi che sono stati individuati per consentire il trasferimento delle attività mercantili di calata Paita e ciò al fine di dare piena attuazione al nuovo waterfront della Spezia (ambito 5 del PRP) secondo le previsioni del relativo masterplan;
- l'opera in progetto, quindi, costituisce il primo intervento di nuova infrastrutturazione marittima compresa nel

progetto più generale di riqualificazione e conversione d'uso, in chiave turistico-ricreativa, del waterfront della Spezia, secondo le linee guida del progetto di masterplan sviluppato dall'Arch. Llavador;

VALUTATO che:

- l'area di interesse è sottoposta ad una forte pressione antropica a causa dell'attività portuali in essere;
- l'area di progetto è esterna a qualsiasi area naturale classificata protetta ai sensi del DPR 357/97 come modificato dal DPR 120/2003;
- l'area marina interessata dalle opere rientra nell'ex SIN "Sito di Bonifica d'interesse nazionale di Pitelli", oggi di interesse regionale; è stata effettuata la bonifica di gran parte delle aree a mare o sono in corso le ultime attività, secondo a quanto rilevato dall'Autorità Portuale; tali attività di bonifica in area SIR (ex SIN Pitelli) non rientrano nella presente istanza di ottemperanza alla prescrizione n. 17 del Decreto VIA n. 317/2006 per l'ambito 5; le attività di dragaggio in area da bonificare sono state oggetto di specifica approvazione, subordinata alla verifica di ottemperanza di prescrizioni impartite nell'ambito della Conferenza di Servizi, tenutasi ai sensi dell'art. 14 della L. n.241/90 e s.m.i., presso il MATTM in data 30 dicembre 2002, come specificato dal proponente;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che, lo studio ha analizzato i seguenti piani e programmi:

QUADRO PROGRAMMATICO COMUNITARIO

- Il Libro bianco per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti
- Comunicazione - La politica europea per il trasporto marittimo fino al 2018
- Comunicazione su una politica europea dei porti
- Piano d'azione per una politica marittima integrata per l'Unione europea
- Programma e regolamento TEN-T

QUADRO PROGRAMMATICO NAZIONALE

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001-2011
- Piano Generale della Logistica 2011-2020
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica
- Piano Regolatore Portuale del Golfo della Spezia
- Documento di Economia e Finanza 2017 - Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture

QUADRO PROGRAMMATICO REGIONALE

- Piano Territoriale Regionale (PTR)
- Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)
- Piano Territoriale della Costa (PTC)
- Piano di Tutela delle Acque (PTUA)
- Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria
- Piano Territoriale Regionale delle Attività di Cava (PTRAC)
- Piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche
- Piano di utilizzazione delle aree demaniali marittime
- Piano di bacino - Ambito 20 - Golfo della Spezia
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni

QUADRO PROGRAMMATICO PROVINCIALE

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- PRUSST area centrale La Spezia-Val di Magra

QUADRO PROGRAMMATICO COMUNALE - Comune della Spezia

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

- Piano Urbanistico Comunale (PUC)
- Piano strategico per La Spezia
- Piano Urbano del Traffico (PUT)
- Programma Integrato per la Mobilità (PIM)

QUADRO PROGRAMMATICO VINCOLISTICO

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

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- per ciascun documento analizzato sono state predisposte schede di sintesi, suddivise per livello istituzionale di pianificazione e programmazione, utili a sintetizzare la natura del documento selezionato ed i suoi contenuti;
- l'analisi effettuata evidenzia che le azioni di progetto risultano essere coerenti e conformi con tutti gli obiettivi, gli indirizzi e le prescrizioni degli strumenti, dei piani e dei programmi analizzati e sintetizzati nel quadro programmatico;
- nello specifico per quanto riguarda il quadro programmatico comunitario e nazionale, le azioni di progetto trovano coerenza con gli obiettivi generali qualificanti i documenti e gli strumenti analizzati, con specifico riferimento agli obiettivi di adeguamento e potenziamento del sistema portuale, nonché gli indirizzi di riqualifica urbana e di recupero del rapporto città e mare; lo studio segnala la coerenza con gli obiettivi di protezione, compensazione e salvaguardia ambientale;
- lo studio evidenzia inoltre come all'interno del quadro programmatico nazionale sia presente il Piano Regolatore Portuale della Spezia che, oltre a definire indirizzi generali con cui le azioni progettuali trovano coerenza, stabilisce azioni concrete e specifiche che trovano conformità e attuazione all'interno del progetto in esame. Lo studio segnala la realizzazione del nuovo molo crociere in località Calata Paita, strategia espressamente dichiarata dal Piano Regolatore Portuale, pur con una configurazione progettuale differente ma comunque non necessitante una variante al piano stesso, così come stabilito dal parere espresso dal CSLP nel Voto 71bis del 31 Marzo 2017;
- rispetto al quadro programmatico regionale, provinciale e comunale, lo studio identifica, oltre che una coerenza delle azioni di progetto con gli obiettivi e gli indirizzi generali dei piani, anche una certa conformità con gli obiettivi peculiari per l'ambito territoriale di riferimento progettuale (Porto della Spezia) e che possono trovare specifica localizzazione all'interno dell'area progettuale di riferimento, con particolare riferimento al potenziamento, riqualificazione e rifunionalizzazione, in relazione al tema crocieristico, del sistema portuale della Spezia;
- per quanto riguarda il sistema dei vincoli, lo studio rileva che l'ambito progettuale è influenzato dal solo Vincolo di natura paesaggistica – D. Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii. Tale vincolo interferisce con gli ambiti omogenei di progetto per quanto riguarda: il Vincolo art. 142: tutela, salvaguardia e valorizzazione: - dei territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare. In funzione di tale condizione è fatto obbligo, ai sensi del D. Lgs 42/2004 e ss. mm. ii. "Codice dei Beni culturali", della redazione di apposita Relazione Paesaggistica, i cui contenuti devono risultare conformi alle disposizioni del DPCM 12/12/2005, al fine di promuovere specifica istanza per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che in merito alle caratteristiche delle opere:

- lo Studio Preliminare Ambientale (SPA) per la Verifica di Assoggettabilità a VIA del nuovo Molo Crociere è stato redatto ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. e ii. secondo l'Allegato IVbis e l'Allegato V;
- il progetto del nuovo Molo Crociere, presentato in questa sede, corrisponde al progetto sottoposto al C.S.LL.PP. che ha dichiarato la natura di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) degli interventi proposti;
- il nuovo Molo Crociere è orientato in direzione Nord-Sud in angolo di circa 50° (lungo la linea mediana) con la calata Paita, ed è di forma trapezia; si estende per circa 16.900 m² e consente l'accosto di due navi da crociera di ultima generazione, lungo i due lati di banchina che si sviluppano per 393 e di 339 metri;
- il collegamento fra il Molo Crociere e la calata Paita avviene mediante una piattaforma stradale in c.a., sulla quale troverà posto la carreggiata composta da due corsie carrabili e due marciapiedi destinati ai pedoni e alle

biciclette;

- la struttura in cemento armato costituente la soletta di banchina dello spessore di 150 cm, verrà impostata alla quota di +1,00 metri sul l.m.m., su cassoni cellulari in c.a., da realizzarsi con bacino galleggiante;
- i cassoni cellulari, protetti al piede con massi guardiani, sono previsti con doppia cella delle dimensioni di 3x3 metri con lunghezza variabile per seguire l'andamento del molo, e sono appoggiati su uno scanno di imbasamento in scapolame di cava dello spessore di circa 2 metri;
- i cassoni avranno una fondazione dello spessore di 0,80 metri e uno sviluppo di 13,20 metri, per un'altezza complessiva di 14,00 metri dal piano di appoggio;
- al di sopra del nuovo Molo Crociere si prevede la realizzazione della nuova stazione crocieristica, in struttura in acciaio indipendente rispetto al molo, con fondazione su pali posizionati fra i cassoni in c.a., la cui progettazione è in corso di definizione; tale progetto non fa parte della presente istanza;
- in attesa della progettazione e realizzazione della stazione crociere, il nuovo Molo Crociere assolverà alla funzione di infrastruttura marittima di attracco di navi in transito, con smistamento dei passeggeri su mezzi di trasporto su gomma (autobus, taxi, ecc.) secondo il layout predisposto nelle tavole di progetto. Per tale ragione, la banchina sarà dotata di una sovrastruttura con pavimentazioni e arredi di diversa tipologia;
- l'intervento prevede l'elettrificazione del primo accosto di ponente del molo Garibaldi e l'elettrificazione dei due accosti che verranno realizzati con il nuovo Molo Crociere; le opere in progetto sono destinate all'elettrificazione delle banchine per navi da crociera e/o mercantili con un impegno di potenza di 10 MW ad accosto;
- il progetto prevede la realizzazione di cavidotti dedicati che si snodano dalla cabina elettrica all'interno del porto mercantile, per la realizzazione del collegamento elettrico cabina fornitura – accosti con alimentazione a 15.000 V; i nuovi cavidotti consentiranno l'alimentazione a tre sotto-trasformatori, che avranno il compito di "adattare" il tipo di corrente elettrica (50/60 Hz) alle specifiche esigenze della nave.
- l'alimentazione elettrica al punto di "presa" della nave ormeggiata è previsto con il sistema Alternative Maritime Power (AMP); tale sistema AMP consente lo spostamento/avvolgimento dei cavi lungo la banchina fino a coprire una distanza di 50 metri per parte. Il collegamento con la nave si prevede mediante l'utilizzo di un braccio telescopico integrato nel sistema, secondo le esigenze del natante;
- lo spostamento dei cavi lungo la banchina sarà agevolato da una canalina porta cavi protetta con gomma rinforzata;
- è stata prodotta una planimetria che indica i percorsi dei cavidotti per l'alimentazione delle banchine fino alle cabine di distribuzione;

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- già nel corso dell'istruttoria di cui al Decreto direttoriale n. 474/2015, l'Autorità di Sistema Portuale ha precisato che 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;
- in merito tempi dell'attuazione dell'alimentazione elettrica delle banchine lo studio trasportistico prende in considerazione due scenari quello del 2025 e quello del 2035;
- l'analisi costi benefici ha valutato due scenari:
 - uno SCENARIO BASE ove il 100% delle navi vengono attrezzate per AMP nel 2035;
 - uno SCENARIO DI SENSITIVITA' ove si assume un processo più lento di adeguamento della flotta all'alimentazione elettrica, che raggiunge il 100% navi attrezzate per AMP nel 2050;



CONSIDERATO E VALUTATO che in merito all'analisi della manovrabilità e ormeggio delle navi:

- è stato sviluppato uno specifico studio di navigabilità per la manovrabilità e l'ormeggio al nuovo molo crociere delle navi da crociera;
- sono state condotte modellazioni mediante un modello-nave ritenuto dallo studio rappresentativo della tipologia di unità navale che utilizza l'area del porto interessato dal progetto. In particolare, per lo svolgimento di questa indagine si è utilizzato il sistema di simulazione MISTRAL 4000 (Certificato Full Mission DNV Classe A) presso la sede di ECA Sindel a Genova;
- sulla base dell'analisi delle registrazioni delle manovre effettuate e sulla base delle indicazioni fornite dal comandante lo studio afferma che per le manovre condotte, rispetto alla nuova configurazione progettuale, non esistano problemi particolarmente rilevanti. Lo studio ritiene comunque ipotizzabile l'ingresso in porto con una velocità più elevata per evitare gli effetti di deriva e scarroccio, provocati da eventuali influenze di corrente e vento, e ridurre i giri elica all'interno del bacino di evoluzione. Il proponente evidenzia che al termine della prova il comandante ha concluso che l'area risulta avere dimensioni sufficienti a garantire simili manovre con ampio grado di sicurezza;

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito allo studio trasportistico:

- lo studio trasportistico è stato effettuato per rispondere ad una delle richieste della prescrizione n. 1 del parere della Commissione Tecnica VIA e VAS n. 1930 del 04.12.2015, al fine di verificare gli impatti cumulativi da traffico provenienti dalle attività esistenti del porto e dal traffico attuale cittadino;
- l'analisi della mobilità relativa agli interventi del "Nuovo Molo Crociere nel primo bacino della Spezia" ha l'obiettivo di valutare eventuali vincoli dei piani e programmi di settore, in modo da verificare la coerenza degli interventi proposti o problematiche specifiche, e stimare il traffico lato terra prodotto dai flussi marittimi attuali e previsti a due anni di riferimento futuri, nel 2025 e 2035, valutando l'impatto in termini di incidenza sul rapporto traffico / capacità, sia relativamente all'area ristretta che all'area vasta;
- lo studio effettua un inquadramento pianificatorio e programmatico, diretto a verificare la collocazione degli interventi proposti nell'ambito degli strumenti di pianificazione di settore.
- successivamente sono state verificate le previsioni di traffico del Molo Crociere dello studio precedente già sviluppato da TRT (2015), secondo le seguenti modalità:
 - adeguamento delle previsioni di traffico lato mare, attraverso una verifica di quanto studiato e previsto in precedenza, con una modulazione temporale aggiornata e tenendo conto dei traffici attuali e delle dinamiche in corso, a distanza di oltre due anni dallo studio precedente;
 - adeguamento delle previsioni di traffico lato terra, attraverso una verifica dei parametri adottati in precedenza (peso dell'ora di punta, coefficienti di riempimento, servizi proposti dagli operatori crocieristici, ecc.);
 - assunzioni cautelative in merito al traffico previsto al fine di valutarne l'impatto massimo e in un'ottica di salvaguardia dal punto di vista funzionale e ambientale.
- il traffico marittimo relativo agli ultimi dati a disposizione (2016) mostrano un traffico di poco meno di 500.000 passeggeri a fronte di 144 toccate nave, con previsioni di 750.000 passeggeri al 2025 e di 1 milione di passeggeri al 2035
- sono stati sviluppati due modelli semplificati per la valutazione del traffico lato terra con due approcci differenziati:
 - **Top – Down:** dati di traffico(veicoli su gomma/giorno) elaborati a partire dai dati di previsione annuale lato mare;
 - **Bottom – Up:** dati di traffico(veicoli su gomma/giorno) elaborati considerando le banchine previste in progetto tutte nel pieno della loro operatività lato mare, con valori di movimentazione passeggeri per singola nave massimi, ancorché coerenti rispetto all'operatività in sicurezza del porto;
- in particolare lo scenario Bottom – Up rappresenta lo scenario limite e prevede la presenza contemporanea in porto di 4 navi crociera, al fine di verificare gli impatti lato terra in condizioni di congestione potenziale. I parametri utilizzati nello sviluppo dei due modelli sono stati i seguenti:
 - numero crociere in transito / partenza – arrivo,
 - movimenti passeggeri complessivo annuo e per nave,
 - tempi di sbarco,
 - intervallo di arrivo fra le navi – sovrapposizione sbarchi
 - distribuzione passeggeri a terra per nodo e per O/D,
 - coefficiente di carico passeggeri - passeggeri / bus-auto
- Fra i valori individuati si segnalano:
 - 150 toccate attuali fino a 180 e 210 nel 2025 e 2035
 - 5.400 passeggeri per nave per tutte le navi che attraccano
 - 90% di passeggeri che sbarcano
 - Intervallo di arrivo prima e seconda nave 30'
 - Intervallo di arrivo prima e terza nave 45'
 - Intervallo di arrivo prima e quarta nave 60'
 - Sovrapposizione discesa passeggeri 2^ nave 60%
 - Sovrapposizione discesa passeggeri 3^ nave 30%
 - Sovrapposizione discesa passeggeri 4^ nave 20%
 - dal 35 al 45% di passeggeri che utilizzano bus (discesi tutti in 1 ora)
 - dal 12 al 15% di passeggeri che utilizzano taxi, NCC, pulmini (discesi in 3 ore)

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- 40 passeggeri per bus
- 4 passeggeri per taxi / NCC / pulmino
- tutti i parametri sono stati definiti "on the safe side", cioè costruiti in modo da causare maggiore concentrazione di traffico.
- i valori di traffico aggiuntivo dovuti all'incremento del traffico crocieristico, si differenziano sulle due reti considerate.

Traffico nell'area del porto della Spezia – Auto relative al traffico crocieristico - Modello Top Down – Rete Esterna

Rete esterna al porto	Situazione attuale			Progetto 2025			Progetto 2035		
	al giorno	di cui notturni	all'ora	al giorno	di cui notturni	all'ora	al giorno	di cui notturni	all'ora
Stradale									
Viale Italia (da via Campanella a via San Cipriano)	86	0	42	10	0	5	12	0	6
Viale San Bartolomeo (da via San Cipriano a via Palmaria)	86	0	42	104	0	52	120	0	60
Viale San Bartolomeo (da via Palmaria al Raccordo Autostradale)	86	0	42	104	0	52	120	0	60
Raccordo Autostradale	86	0	42	104	0	52	120	0	60

Traffico nell'area del porto della Spezia – Auto relative al traffico crocieristico - Modello Top Down – Rete Interna

Rete interna al porto	Situazione attuale			Progetto 2025			Progetto 2035		
	al giorno	di cui notturni	all'ora	al giorno	di cui notturni	all'ora	al giorno	di cui notturni	all'ora
Stradale									
A - Ingresso viale Italia (fra via Campanella e via Crispi)	86	0	42	10	0	5	12	0	6
Tratta da rotonda "crociere" a A	86	0	42	10	0	5	12	0	6
B - Ingresso viale Italia (altezza via San Cipriano)	0	0	0	94	0	47	108	0	54
Tratta da rotonda "crociere" a B	86	0	42	62	0	31	54	0	27
Tratta da B a Molo Garibaldi	86	0	42	32	0	16	54	0	27

Traffico nell'area del porto della Spezia – Auto relative al traffico crocieristico - Modello Bottom Up – Rete Esterna

Rete esterna al porto	Situazione attuale			Progetto 2025			Progetto 2035		
	al giorno	di cui notturni	all'ora	al giorno	di cui notturni	all'ora	al giorno	di cui notturni	all'ora
Stradale									
Viale Italia (da via Campanella a via San Cipriano)	174	0	87	24	0	12	26	0	13
Viale San Bartolomeo (da via San Cipriano a via Palmaria)	174	0	87	230	0	115	256	0	128
Viale San Bartolomeo (da via Palmaria al Raccordo Autostradale)	174	0	87	230	0	115	256	0	128
Raccordo Autostradale	174	0	87	230	0	115	256	0	128

Traffico nell'area del porto della Spezia – Auto relative al traffico crocieristico - Modello Bottom Up – Rete Interna

Rete interna al porto	Situazione attuale			Progetto 2025			Progetto 2035		
	al giorno	di cui notturni	all'ora	al giorno	di cui notturni	all'ora	al giorno	di cui notturni	all'ora
Stradale									
A - Ingresso viale Italia (fra via Campanella e via Crispi)	174	0	87	24	0	12	26	0	13
Tratta da rotonda "crociere" a A	174	0	87	24	0	12	26	0	13
B - Ingresso viale Italia (altezza via San Cipriano)	0	0	0	206	0	103	230	0	115
Tratta da rotonda "crociere" a B	174	0	87	138	0	69	116	0	58
Tratta da B a Molo Garibaldi	174	0	87	68	0	34	114	0	57

VALUTATO che:

- i flussi veicolari orari relativi al traffico crocieristico al 2035, secondo i massimi valori rilevati con il modello Bottom-Up risultano da 25 a 220 veicoli nelle banchine, che produrrebbero un traffico aggiuntivo di 25 veicoli in Viale Italia (0,8%), 245 veicoli in viale Bartolomeo (11,2% e 12,3% secondo i tratti), 245 veicoli sul raccordo autostradale (5,1%);
- l'Area ristretta intorno al porto presenta flussi di traffico esistenti e non connessi con l'incremento del traffico crocieristico non trascurabili, compresi fra 20.000 veicoli/giorno lungo viale San Bartolomeo fino a 30.000 lungo viale Italia, e, pertanto, secondo quanto evidenziato nello studio, ancorché il traffico bus e automobilistico legato al trasporto crocieristico impegni una parte della rete urbana stradale con flussi attuali significativi, i valori in gioco risultino molto ridotti rispetto al traffico presente con i relativi livelli di servizio confermati;

- nell'Area vasta si rilevano flussi esistenti importanti che superano i 40.000 veicoli nel raccordo autostradale e, pertanto, la percentuale del traffico addizionale derivante dallo sviluppo del settore crocieristico risulta ulteriormente contenuta, e tale da non modificare gli impatti attuali e i livelli di servizio esistenti;

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito allo studio idrodinamico e del ricambio idrico:

- lo studio idrodinamico e del ricambio idrico delle acque all'interno del Primo Bacino del porto di La Spezia è stato effettuato da DHI, su richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale, per rispondere ad una delle richieste della prescrizione n. 1 del parere della Commissione Tecnica VIA e VAS n. 1930 del 04.12.2015, in merito all'approfondimento delle modellazioni per l'idrodinamismo e il ricambio idrico nell'ambito 5;
- il progetto prevede che il nuovo molo crociere poggi su una serie di cassoni cellulari in c.a. discontinui "a giorno", tali da garantire una continuità di flusso delle acque nelle sezioni libere che si vengono così a creare tra i diversi cassoni;
- al fine dell'individuazione degli impatti che la nuova infrastruttura avrà dal punto di vista del ricambio idrico e della circolazione costiera locale, è stato implementato un modello numerico di circolazione marina alla scala del porto, sia per lo stato di fatto che per lo stato di progetto, annidato in cascata a consolidati modelli oceanografici operativi su questo dominio, con soluzione massima di circa 10-15 metri nella zona di ingombro della nuova infrastruttura; il modello ha permesso di simulare, a partire dallo stato di fatto, l'idrodinamica del porto ad un elevato livello di dettaglio nei mesi di febbraio e agosto 2015, rappresentativi di condizioni invernali e estive, permettendo di coglierne a pieno la variabilità naturale e conferendo allo studio un elevato grado di solidità;
- il modello idrodinamico di dettaglio è stato infine accoppiato ad un modello di ricambio idrico, basato su un modello di avvezione-dispersione, con l'obiettivo di stimare i tempi di ricambio del bacino, sia nella configurazione attuale che in quella di progetto, nella condizione invernale ed estiva; l'approccio ha permesso di tenere appieno in conto l'elevata variabilità spazio-temporale del sistema;
- i risultati delle simulazioni sono stati presentati in forma di:
 - mappe di circolazione a diversi gradi di dettaglio e a tre diverse profondità lungo la colonna d'acqua nelle configurazioni di stato di fatto e di progetto;
 - transetti di velocità della corrente lungo sezioni particolarmente rappresentative del dominio;
 - mappe tempo-varianti di distribuzione della concentrazione del tracciante a tre diverse profondità lungo la colonna d'acqua nelle configurazioni di stato di fatto e di progetto;
 - curve di ricambio idrico del Primo Bacino nelle configurazioni di stato di fatto e di progetto. Le curve sono state presentate per ciascuna simulazione indipendente e come risultato medio delle stesse.

Lo studio ha tratto le seguenti principali conclusioni:

- l'influenza della nuova infrastruttura sulla circolazione del Porto di La Spezia è apprezzabile solo a livello strettamente locale del Primo Bacino e non appare rilevante nelle zone portuali al di fuori di esso. Essa comporterà una parziale redistribuzione delle masse d'acqua all'interno del bacino, senza tuttavia precludere la continuità di flusso della corrente che, in virtù della scelta progettuale del posizionamento discontinuo "a giorno" dei cassoni non impedisce il movimento delle acque al suo interno. L'acqua, a seconda della stagione considerata, viene in parte deviata dalle strutture, ed in parte fluisce tra di esse con moto accelerato dovuto al restringimento della sezione utile al trasporto;
- il meccanismo di scambio delle acque tra il Porto e il Primo Bacino è governato dalla dinamica di corrente che si instaura alla sezione di imbocco di quest'ultimo. Le simulazioni hanno mostrato che l'impatto dovuto alla presenza delle strutture in progetto è assai limitato e che la variabilità naturale (inverno-estate) del sistema ha un'influenza sull'idrodinamica assai più importante che non quella collegata alla costruzione del nuovo molo;
- l'impatto delle opere appare molto limitato anche dal punto di vista dei tempi di ricambio idrico del bacino. L'analisi delle mappe di concentrazione del tracciante in funzione del tempo ha mostrato come la presenza dei cassoni comporti una redistribuzione delle acque all'interno del bacino, senza tuttavia precludere un efficace ricircolo al suo interno ed un elevato grado di ricambio idrico con le acque ad esso esterne. Nel periodo estivo gli strati che presentano minore efficienza di ricambio sono quelli a profondità intermedia della colonna d'acqua, mentre in situazione invernale, ad essi si aggiungono quelli prossimi al fondo;
- le curve di ricambio idrico hanno permesso di analizzare in forma sintetica la variabilità temporale del ricambio e di trarre conclusioni a carattere medio. Esse hanno evidenziato un'elevata variabilità temporale del sistema, confermando come la costruzione delle nuove strutture non aumenta mediamente i tempi di ricambio idrico del Primo Bacino, i quali risultano essere assai più dipendenti dalle condizioni idrodinamiche naturali (stagionalità e variabilità naturale di corrente) che non dalla presenza dei cassoni in cemento armato a

[Handwritten signature]

sostegno del nuovo molo. In generale, le simulazioni hanno mostrato che dopo circa 200 ore il ricambio idrico del bacino è pressoché totale, a prescindere dalla presenza dell'infrastruttura di progetto;

VALUTATO che, in sintesi, lo studio idrodinamico e del ricambio idrico elaborato da DHI, su richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale, ha mostrato come la scelta progettuale dell'utilizzo di cassoni discontinui, tali da mantenere elevata continuità di flusso della corrente, si dimostri efficace ai fini della circolazione delle acque, abbattendo quasi completamente l'impatto dal punto di vista dell'idrodinamica locale e del ricambio idrico del Primo Bacino;

CONSIDERATO che in merito ai principali dati e obiettivi del processo di cantierizzazione:

- la sequenza operativa ipotizzata si sviluppa attraverso l'esecuzione di 5 macrofasi principali;
- i 36 cassoni prefabbricati pluricellulari, costituenti la struttura portante del nuovo molo, verranno approvvigionati via mare, tramite specifico rimorchiatore;
- l'estensione dell'area di cantiere logistico, a supporto delle lavorazioni, si estenderebbe per circa 3.700 m² (interamente ricompreso nell'area portuale esistente);
- la durata dei lavori per la realizzazione del nuovo molo è stimata in 730 giorni naturali e consecutivi (24 mesi);
- le principali attività realizzative afferiscono alle seguenti tipologie d'intervento:
 - bonifica bellica;
 - scavo subacqueo per bonifica del fondale e imbasamento (4.5 mesi);
 - riempimento a mare (3 mesi);
 - posa dei cassoni prefabbricati e delle predalles (8 mesi);
 - getti in opera di completamento della soletta sulle predalles e della trave di bordo (4 mesi);
- in corrispondenza del sedime di progetto si prevedono sequenzialmente, a partire dal lato della banchina esistente, dapprima lo scavo di bonifica e poi lo scavo del fondale fino alla quota massima prevista in progetto pari a -15 m (rispetto al livello medio marino identificato a quota 0.0). Le attività di scavo del fondale per la realizzazione della fondazione saranno eseguite mediante l'impiego di una gru con benna mordente a "ragno", collocata su motobetta;
- le ulteriori attività per completare le opere in progetto riguardano la realizzazione dei sottoservizi, delle pavimentazioni stradali, la posa in opera degli impianti d'illuminazione, la segnaletica e le opere di finitura. Tale macrofase è caratterizzata da una durata complessiva delle lavorazioni pari ad 4.5 mesi;
- lo smobilizzo del cantiere è previsto che avvenga negli ultimi 15 giorni di attività.
- i cassoni avranno una fondazione dello spessore di 0,80 metri e uno sviluppo di 13,20 metri, per un'altezza complessiva di 14,00 metri dal piano di appoggio. L'opera, inoltre, è completata dalle strutture di banchina, costituite da:
 - una trave di bordo in c.a. che delimita tutto il perimetro del molo della larghezza di 7,50 m e spessore 150 cm, gettata in opera, con superficie colorata trattata ad "elicottero";
 - una struttura "a solaio" prefabbricata precompressa e alleggerita dello spessore di 140 cm. disposta nella parte interna del molo.
- nell'ambito dell'intervento, infine, si prevedono:
 - pavimentazioni carrabili in asfalto colorato (viabilità e parcheggi autobus);
 - pavimentazione in legno lungo la passeggiata pedonale;
 - pavimentazione in masselli autobloccanti nelle aree di sosta;
 - giardini con fioriere ed essenze arboree;

VALUTATO che:

- la movimentazione inerti ammonta a circa 48.000 m³ di scapolame proveniente da cava, complessivamente approvvigionati durante la fase di realizzazione dello scanno d'imbasamento;
- l'incidenza dei flussi dei mezzi d'opera prodotti nella sezione temporale più critica, pari a 13 veic/h (viaggi comprensivi dei transiti andata/ritorno si attesta a circa lo 0,35% del tgm attualmente presente lungo viale Italia). Il proponente specifica che il cantiere verrà organizzato in modo da garantire la completa mitigazione dell'impronta ambientale ed emissiva delle fasi costruttive;
- il progetto non prevede volumi in elevazione;
- le pavimentazioni previste riguardano banchine già esistenti e pertanto la documentazione consegnata non evidenzia volumi significativi di terre e rocce da scavo;
- tutti i materiali da demolizione dovranno essere gestiti come rifiuti secondo le norme di legge;
- sono stati identificati gli impianti delle cave di prestito e di recupero di inerti con le relative disponibilità;

VALUTATO che in merito alle mitigazioni previste durante le attività di cantiere:

- lo studio pone particolare attenzione all'individuazione dei presidi mitigativi durante l'esecuzione delle opere a mare; nella successiva Tabella si riepilogano i dispositivi mitigativi predisposti durante la fase di cantiere. Ciascuno dei suddetti presidi è individuato attraverso uno specifico codice alfanumerico che ne individua l'esatta localizzazione nell'ambito d'intervento:

VALUTATO che:

- l'intervento prevede una prima fase di dragaggio dell'area interessata con l'approfondimento di circa 2m, per realizzare un piano di appoggio su cui verrà posizionata una berna, in materiale arido di cava di pezzatura variabile (più fine nella parte interna e più grossolano nel coronamento), che costituirà il piano di posa dei cassoni in grado di assorbire i carichi indotti dal cassone stesso senza deformazioni significative. I cassoni saranno disposti distanziati l'uno dall'altro sia trasversalmente (13,90m tranne che i primi tre cassoni in testata e alla radice che saranno distanti tra loro 2m) che longitudinalmente. La struttura sarà distanziata dalla banchina di circa 10m. Il progetto prevede che i cassoni in calcestruzzo, come previsto dal PRP, potranno essere riempiti in funzione delle necessità con acqua, materiale inerte, tout-venant di cava o materia prima seconda o eventuali sedimenti dragati con concentrazioni d'inquinanti al di sotto dei limiti della col. B, tab.1, all. 5, Titolo V, parte IV del D.lgs.152/2006 ridotti del 10%;
- le attività di escavo del fondale in area SIR (ex SIN Pitelli) non rientrano nella presente istanza di ottemperanza alla prescrizione n. 17 del decreto-VIA n. 317 del 11/4/2006;
- come riportato anche nel parere della Commissione Tecnica VIA e VAS n. 1930 del 04.12.2015, l'attività di dragaggio è stata oggetto di specifica approvazione nell'ambito della Conferenza di Servizi, tenutasi ai sensi dell'art. 14 della L. 241/90 e ss. mm. ii., presso il MATTM in data 30 dicembre 2002. Tale approvazione fu subordinata all'ottemperanza di un quadro preciso di indirizzi prescrittivi che incidevano anche sulle modalità di realizzazione dei dragaggi stessi, al fine di assicurare il conseguimento della massima sicurezza ambientale durante le suddette attività. L'Autorità portuale precisa che le prescrizioni afferenti alle attività di dragaggio dei fondali, impartite nella suddetta CdS, sono state completamente riconfermate in sede di decreto VIA n. 317/2006 ed implementate anche sulla base di ulteriori studi specialistici integrativi all'uopo predisposti dall'Autorità Portuale, quale in primo luogo la valutazione degli effetti del dragaggio legato alla realizzazione del Piano di Bonifica del Golfo, redatto da ICRAM nel marzo 2005 ed approvato dal MATTM. Le prescrizioni afferenti alle attività di dragaggio dei fondali, impartite nella suddetta CdS, come riconfermate in sede di decreto VIA, prevedono l'adozione di tecniche specializzate per le operazioni di scavo per ridurre al minimo il rischio di dispersione di inquinanti durante l'intero processo di dragaggio e di gestione dei materiali estratti e la predisposizione di zone di raccolta dei medesimi per garantire condizioni di impermeabilità rispetto all'ambiente marino. Tali operazioni sono assoggettate a specifico prescrittivo monitoraggio ambientale condotto da ISPRA-ARPAL-ISS AUSL-IZS, già avviato nel 2004 ed esteso all'intero Golfo della Spezia, e che prevede l'impiego di sonde multiparametriche gestite interamente da ARPAL. Si prevede la consultazione delle risultanze scientifiche di detto monitoraggio sul sito internet gestito dall'Università di Genova. Il Piano prevede, prima, durante e dopo le operazioni di dragaggio l'esecuzione di verifiche nell'area marina interna al Golfo della Spezia, concordate con ISPRA, ISS, ARPAL, IZS e AUSLn.5 Spezzino e il confronto dei valori ottenuti con i valori di bianco ottenuti prima dell'inizio delle operazioni. Il monitoraggio tiene in particolare considerazione i seguenti elementi principali:

- la risospensione dei sedimenti ed il conseguente aumento di torbidità;
- la mobilitazione di eventuali contaminanti associati alle particelle in sospensione, con eventuale contaminazione di aree sensibili (impianti di acquacoltura);
- la solubilizzazione dei contaminanti dovuti al cambiamento delle condizioni chimico-fisiche del sedimento, con conseguenti rischi di impatto sulle componenti biotiche dell'ecosistema;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO che in merito al Clima e cambiamenti climatici:

- l'analisi climatica ha preso in considerazione i trend relativi ai dati misurati nelle stazioni meteorologiche ARPAL e ISPRA presenti nella Città della Spezia ed il dataset LAMA del punto di griglia 21002, che è stato

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

utilizzato come dato di base per la costruzione dei modelli previsionali;

- rispetto ai cambiamenti climatici, grazie all'analisi di studi che forniscono stime dei trend climatici futuri a livello globale, europeo, nazionale e locale, è stato possibile sintetizzare le variazioni attese nell'area di La Spezia espresse come media nell'intervallo temporale 2021÷2050 rispetto al clima attuale con parametri meteorologici quali la variazione di temperatura annuale (+1.2°C), la variazione della temperatura del mare (+1.2°C), la variazione del livello del mare (+9 cm);

VALUTATO che:

- lo studio non prevede impatti significativi sul clima e sui cambiamenti climatici derivanti dalla realizzazione ed all'esercizio del Molo Crociere. Per quanto riguarda la componente cambiamenti climatici sono però stati analizzati possibili fenomeni locali riscontrabili nell'ambito di interventi simili legati ai trend climatici già evidenti allo stato attuale, quali l'aumento delle temperature invernali ed estive, l'aumento delle precipitazioni e delle alluvioni, con l'obiettivo di fornire indirizzi ai successivi approfondimenti progettuali, secondo criteri di resilienza ed adattamento climatico;
- in considerazione della tipologia di opere, lo studio rimanda ai successivi approfondimenti progettuali l'individuazione di soluzioni orientate al contrasto a fenomeni di isola di calore, mediante la definizione di superfici chiare che evitino l'assorbimento e quindi il successivo rilascio di significative quantità di calore, la corretta gestione degli eventi atmosferici anomali, mediante adeguati criteri di dimensionamento delle reti di raccolta acque, e l'ombreggiamento, a tutela degli utenti presenti sulle banchine. Si prevede l'approfondimento di tali indirizzi e la valutazione della fattibilità tecnico economica nei successivi livelli progettuali;

CONSIDERATO che in merito alla componente Atmosfera e qualità dell'aria

- per quanto riguarda lo stato di fatto, la situazione emersa dai dati registrati dalle stazioni di monitoraggio fisse e da campagne di monitoraggio svolte nell'area su inquinanti specifici è abbastanza positiva per l'anno 2015:
 - le concentrazioni di biossido di azoto NO₂ risultano al di sotto dei limiti di legge ad eccezione di lievi superamenti delle medie annuali sulle stazioni Amendola e Fossamastra;
 - per biossido di zolfo SO₂, monossido di carbonio CO, benzene C₆H₆, arsenico As, Nichel Ni, piombo Pb e benzo(a)pirene i limiti risultano perfettamente rispettati;
 - per quanto riguarda le polveri PM₁₀ e PM_{2.5} i limiti sono sempre rispettati, anche nell'area Fossamastra particolarmente esposta alle emissioni dovute a movimentazione e stoccaggio di carbone destinato alla centrale termoelettrica ENEL;
 - i limiti per l'ozono O₃ nell'area del porto sono pienamente rispettati.
- campagne di monitoraggio svolte da ARPA hanno evidenziato una correlazione diretta tra lo stazionamento di navi nell'area portuale ed incrementi dei livelli di inquinanti.
- lo studio delle emissioni da traffico veicolare è stato svolto tramite il modello di dispersione Caline 3QHCR (interfaccia web plan2run);
- note le dotazioni dell'area in termini di mezzi dedicati alla movimentazione delle merci e di navi in stazionamento, attraverso i coefficienti di emissione descritti nei paragrafi precedenti è stato possibile definire in carico emissivo attuale relativo all'Ambito n° 5. Gli esiti delle valutazioni sono sintetizzati nella tabella seguente. In termini complessivi le emissioni risultano pari a 28.8 tonnellate/anno per gli Ossidi di Azoto, a 1.7 tonnellate per i NMVOC e a 0.9 per i Pm. Si ritiene opportuno sottolineare il contributo delle navi in stazionamento particolarmente significativo per ciò che concerne gli Ossidi di Azoto;

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

- in fase di cantiere, i principali fattori individuati che potrebbero avere un impatto significativo sulla qualità dell'aria sono: scarichi in atmosfera dei mezzi di cantiere; risollevarimento polveri sulle viabilità di cantiere; movimentazione di materiali/terre; emissioni dovute all'asfaltatura;
- in fase di esercizio, gli impatti maggiori potrebbero essere costituiti da: emissioni dei bus correlati all'attività crocieristica, ancorché minime rispetto a quelle del traffico veicolare ordinario presente sulle principali viabilità prossime al porto, mentre l'elettrificazione della banchina potrà assicurare emissioni molto ridotte da parte delle navi da crociera in stazionamento;
- i principali accorgimenti da adottare nelle fasi di cantiere prevedono l'utilizzo di mezzi di cantiere di ultima generazione, adeguata formazione delle maestranze e corretta gestione delle lavorazioni per ridurre al minimo ogni dispersione di sostanze inquinanti in atmosfera, mezzi telonati e lavaggio ruote in uscita dal cantiere,

adozione di reti antipolvere e riduzione della temperatura di lavorazione del bitume, con utilizzo di soluzioni tecnologiche per la riduzione dell'emissione di fumi durante l'asfaltatura;

- in fase di esercizio, il cold ironing e la progressiva trasformazione dei motori navali tradizionali con motori a GNL non richiedono ulteriori interventi mitigativi;

CONSIDERATO che in merito alla componente Rumore e Vibrazioni:

- secondo lo studio elaborato, la configurazione delle lavorazioni, la loro evoluzione nel tempo e l'entità dei livelli immessi dalle macchine operanti nel cantiere ha sconsigliato la realizzazione di un sistema mitigativo estensivo al confine delle aree di cantiere. È risultato, invece, fondamentale adottare azioni di contenimento delle emissioni sonore a partire dall'organizzazione e realizzazione del cantiere, ragionate 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;
- particolare attenzione si prevede all'istruzione del personale. Il controllo del comportamento degli addetti è infatti un'azione mitigativa preventiva a costo zero che può dare esiti molto soddisfacenti. Tutti possono contribuire a ridurre l'impatto ambientale del cantiere e il risultato è tanto migliore quanto più la squadra di cantiere agisce sinergicamente.
- le regole previste per evitare comportamenti/azioni inutilmente disturbanti da parte degli operatori nonché spostamenti, avviamenti o altro correlati dalla produzione riguardano:
 - avviare gradualmente le attività all'inizio del turno lavorativo mattutino;
 - evitare o minimizzare l'uso di avvisatori acustici;
 - non tenere i motori o le attrezzature inutilmente accese quando non ce n'è bisogno;
 - non sbattere ma posare;
 - non far cadere i materiali dall'alto;
 - evitare percorsi o manovre inutili.

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

- lo studio precisa che per l'avvio di un'attività rumorosa temporanea relativa a cantieri edili e assimilabili in grado di determinare il superamento dei limiti di emissione e differenziale sui ricettori coinvolti, occorre richiedere un'autorizzazione in deroga ai vigenti limiti di rumorosità indicati dalla classificazione acustica del Comune di La Spezia;
- lo studio evidenzia che al momento la sorgente vibrazionale potenzialmente più significativa nell'area di studio è rappresentata dai convogli ferroviari in lento movimento. Il clima vibrazionale è influenzato principalmente dalla componente legata al traffico veicolare, costantemente presente lungo viale Italia e viale S. Bartolomeo. La campagna di misure effettuata non ha comunque evidenziato esuberanti ai ricettori;
- le analisi condotte, per la tipologia costruttiva prevista, non hanno evidenziato la necessità di interventi di mitigazione, né in fase di cantiere né in fase di esercizio.

CONSIDERATO che in merito ai Campi elettromagnetici:

- lo studio evidenzia che i dati pubblici relativi al catasto regionale elettrodotti (sorgenti a bassa frequenza ELF) ed il catasto regionale degli impianti di teleradiocomunicazione (sorgenti ad alta frequenza HF) non riportano i livelli di inquinamento monitorati dall'agenzia, ma si concentrano sulla descrizione delle sorgenti e sulla loro localizzazione.
- la campagna di monitoraggio effettuata ha permesso di valutare in modo diffuso i livelli di campo magnetico e di campo elettrico per le sorgenti ELF e i livelli di campo elettromagnetico per le sorgenti HF;
- per entrambe le tipologie di sorgenti i livelli riscontrati risultano ampiamente al di sotto dei limiti di esposizione e degli obiettivi di qualità previsti dal DPCM 8 luglio 2003;

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

- per la durata dei lavori e per il limitato ambito spaziale di interferenza dei campi a bassa frequenza generati dai macchinari impiegati non si prevedono situazioni di criticità;
- l'elettificazione della banchina implica la posa di cavidotti e trasformatori dedicati ad ogni accosto. Tutte le DPA (distanza di prima approssimazione) ricadono all'interno del sedime portuale pertanto non si prevede interazione con il primo fronte edificato;
- per quanto riguarda i cavidotti la DPA è interamente contenuta all'interno del piano campagna;
- lo studio evidenzia che le analisi condotte non hanno evidenziato la necessità di interventi di mitigazione;

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

CONSIDERATO che in merito all'inquinamento luminoso:

- lo studio evidenzia una condizione tipicamente urbana, caratterizzata da una visibilità del cielo notturno piuttosto compromessa, che migliora spostandosi a mare. Sono presenti due sistemi di illuminazione sinergici: l'illuminazione stradale pubblica e l'illuminazione dell'area portuale garantita da torri faro;
- la campagna di monitoraggio svolta in corrispondenza di viale Italia e viale S. Bartolomeo ha avuto come obiettivo la caratterizzazione dell'ambiente luminoso notturno del primo fronte edificato. Sono emersi valori di illuminamento molto differenziati che generano un valore medio di poco superiore al minimo richiesto per l'illuminazione stradale di un contesto urbano come quello analizzato;

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

- il proponente evidenzia che le lavorazioni verranno realizzate in ore diurne; pertanto non si prevedono impatti negativi da inquinamento luminoso nelle fasi di cantiere;
- il progetto illuminotecnico, anche grazie all'utilizzo di apparecchi a LED, garantirà in esercizio condizioni di illuminazione conformi alle richieste normative e un impatto trascurabile sull'ambiente;
- le analisi condotte, anche grazie alla tipologia costruttiva prevista, non hanno evidenziato la necessità di interventi di mitigazione, né in fase di cantiere né in fase di esercizio;

CONSIDERATO che in merito alla componente Suolo e Sottosuolo

- lo studio effettuato rileva che la baia del Porto della Spezia rappresenta una importante incisione della linea di costa del Mar Ligure, orientata in senso appenninico NW-SE, rappresentata dagli affioramenti più occidentali delle rocce appartenenti all'Appennino settentrionale. Il golfo si presenta con una forma a ferro di cavallo, orientata in senso appenninico NW-SE, con dislivelli molto accentuati specialmente lungo i versanti orientale ed occidentale prospicienti il golfo stesso. Solamente nel settore settentrionale (centro urbano della Spezia) i dislivelli risultano più dolci con aree pianeggianti ove l'ambito di progetto ricade completamente. Sotto il profilo geologico, il Piano Urbanistico Comunale della Spezia rileva la presenza dei seguenti depositi in corrispondenza dell'ambito progettuale:
 - Depositi di origine prevalentemente marina: depositi in maggioranza sabbiosi con frazioni argillose e limose subordinati a scarsi ciottoli sub-arrotondati. Presenti resti fossili e vegetali (DM) – Quaternario.
 - Materiale di riporto.

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

- durante i lavori i principali impatti attesi su suolo e sottosuolo potranno sintetizzarsi nelle modifiche geomorfologiche e di stabilità dei terreni indotte dagli interventi di progetto e nella potenziale contaminazione di suolo e sottosuolo per effetto di un eventuale sversamento accidentale di sostanze inquinanti.
- In esercizio, allo stesso modo, i principali fattori inquinanti potrebbero essere rappresentati dalla potenziale contaminazione di suolo e sottosuolo per effetto di un eventuale sversamento incontrollato di un refluo civile o delle acque meteoriche di dilavamento stradale;
- gli interventi di mitigazione previsti in fase di cantiere sono i seguenti:
 - il deposito delle scorte di olii lubrificanti, idraulici ed esausti, all'interno di cisterne a tenuta stagna collocate su un basamento impermeabilizzato in cls, dotato di copertura impermeabile e di un pozzetto alla base per la raccolta di eventuali sversamenti;
 - il periodico svuotamento delle cisterne affidato a Ditte specializzate ed autorizzate allo smaltimento; l'attuazione di un protocollo d'intervento in caso di un'eventuale emergenza legata ad un potenziale sversamento accidentale;
 - l'utilizzo di un impianto automatico di lavaggio pneumatici dei mezzi impiegati nelle lavorazioni, con ricircolo dell'acqua e smaltimento finale affidato a Ditte autorizzate e, infine, servizi igienici di tipo chimico con spurgo periodico effettuato da ditte specializzate;
- la configurazione finale dell'intervento di progetto prevede sia per le opere a mare costituite dal nuovo molo crociere che per le opere a terra afferenti ai tratti di banchina esistente oggetto di riqualificazione funzionale ed architettonica, la realizzazione/adequamento delle reti fognarie, consentendo di gestire correttamente l'eventuale sversamento incontrollato di un refluo civile o delle acque meteoriche di dilavamento stradale;
- lo studio ritiene che le attività di scavo in fase di cantiere, in quanto realizzate in modo graduale e per profondità contenute, non siano in grado di determinare apprezzabili modifiche geomorfologiche e di stabilità

dei terreni; analogamente la potenziale contaminazione di suolo e sottosuolo risulta un'eventualità remota, efficacemente mitigata attraverso gli interventi di mitigazione sopra sintetizzati;

CONSIDERATO che in merito alle Acque sotterranee

- lo studio evidenzia che il golfo della Spezia ricade in un'area pianeggiante caratterizzata da una copertura detritica di origine prevalentemente alluvionale e marina (depositi in maggioranza sabbiosi con frazioni argillose e limose subordinati a scarsi ciottoli sub-arrotondati) contraddistinta da una permeabilità media, che condiziona la vulnerabilità dell'acquifero, ovvero la tendenza ad essere potenzialmente contaminato da una fonte inquinante;
- in linea generale, le criticità maggiori si manifestano nelle aree di fondovalle e nei primi versanti, che associano l'elevata vulnerabilità conseguente alla permeabilità, l'elevata esposizione, dovuta all'importante capacità di accumulo della risorsa e all'intensa utilizzazione della stessa, e l'elevata probabilità di eventi dannosi, conseguente alla concentrazione di attività e di insediamenti;

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

- i potenziali impatti negativi sulle acque sotterranee esaminati dallo studio sono determinati dalla interruzione della funzionalità idrogeologica, intesa come una significativa alterazione del regime della falda acquifera causata da un fattore interferente con la stessa, nonché dalla potenziale contaminazione della qualità delle acque di falda per effetto di uno sversamento accidentale di sostanze inquinanti o a causa di una lavorazione che incrementa la vulnerabilità dell'acquifero;
- secondo lo studio, in fase di esercizio l'impatto potenziale potrebbe derivare da una contaminazione di suolo e sottosuolo per effetto di uno sversamento incontrollato di un refluo civile o delle acque meteoriche di dilavamento stradale;
- in fase di cantiere le mitigazioni previste riguardano il deposito delle scorte di olii lubrificanti, idraulici od esausti, all'interno di cisterne a tenuta stagna collocate su un basamento impermeabilizzato in cls, dotato di copertura impermeabile e di un pozzetto alla base per la raccolta di eventuali sversamenti; inoltre si prevede il periodico svuotamento delle cisterne affidato a Ditte specializzate ed autorizzate allo smaltimento e all'attuazione di un protocollo d'intervento in caso di un'eventuale emergenza legata ad un potenziale sversamento accidentale;
- altro accorgimento per la fase di cantiere è rappresentato dall'utilizzo di un impianto automatico di lavaggio pneumatici dei mezzi impiegati nelle lavorazioni, con ricircolo dell'acqua e smaltimento finale affidato a Ditte autorizzate, nonché servizi igienici di tipo chimico con spurgo periodico effettuato da ditte specializzate;
- per la fase di esercizio, la configurazione finale dell'intervento di progetto prevede, sia per le opere a mare costituite dal nuovo molo crociere che per le opere a terra afferenti ai tratti di banchina esistente oggetto di riqualificazione funzionale ed architettonica, la realizzazione/adeguamento delle reti fognarie, consentendo di gestire correttamente l'eventuale sversamento incontrollato di un refluo civile o delle acque meteoriche di dilavamento stradale;
- lo studio evidenzia che le lavorazioni di cantiere non comportano scavi a terra tali da indurre apprezzabili modifiche all'idrodinamismo della falda acquifera né tantomeno da determinare un'asportazione del substrato che possa incrementare la vulnerabilità dell'acquifero, analogamente la potenziale contaminazione delle acque sotterranee risulta un'eventualità remota;

CONSIDERATO che in merito alla componente acque superficiali

lo studio evidenzia che la Città della Spezia ed il suo porto mercantile sono stati costruiti al di sopra di una estesa piana alluvionale generata dall'accumulo del materiale trasportato dai principali corsi d'acqua, che all'uscita delle valli, spesso profondamente incise, divagano nell'antistante pianura, depositando i materiali litoidi provenienti dall'erosione dei bacini collinari. Il territorio del golfo è distinto da un importante sistema di reticoli idrografici a carattere principalmente torrentizio e con regime fortemente stagionale, in generale sono riconoscibili una trentina di bacini idrografici che drenano direttamente verso la baia della Spezia;

nell'intorno dell'area di interesse per gli ambiti progettuali in esame, scorrono sette corsi d'acqua principali, non interferiti e solamente per un brevissimo tratto l'area d'intervento è attraversata da un fosso con funzione di fognatura bianca, tombato per tutto l'ambito urbano, fino allo scarico in mare. L'intervento di progetto non apporterà alcuna alterazione al tratto tombato in oggetto, garantendo sia nella fase di cantiere che di esercizio l'attuale funzionalità del manufatto che scarica in mare;

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a circled '19' in the bottom right corner.]

- dall'analisi del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA) del Bacino regionale ligure, relativamente alla pericolosità da alluvione fluviale e inondazione marina, non emerge nello studio che nell'area d'intervento risulti perimetrato alcun fenomeno alluvionale e di inondazione potenziale;
- lo studio dei potenziali impatti in fase di cantiere rilevano la possibilità di inquinamento da fonte diffusa (dilavamento di superfici contaminate con recapito nel ricettore finale), e da fonte puntuale (scarico civile ed industriale diretto nel ricettore finale), ma anche incremento della pressione sullo stato quantitativo delle acque in termini di prelievi ed attingimenti da corpo idrico per scopi di cantiere;
- in fase di esercizio si evidenzia una potenziale contaminazione delle acque di superficie per effetto di uno sversamento incontrollato di un refluvo civile o delle acque meteoriche di dilavamento stradale.
- Si ritiene comunque che lo stato quantitativo delle acque superficiali non risulti direttamente influenzato dalle lavorazioni in quanto il fabbisogno idrico per eseguire le stesse potrà essere garantito tramite l'allaccio alla rete acquedottistica o tramite la fornitura mediante autocisterne; analogamente la potenziale contaminazione delle acque superficiali risulta un'eventualità remota, efficacemente mitigata attraverso i seguenti interventi;
- in particolare per il fosso tombato con funzione di fogna bianca, attraversato per un brevissimo tratto dall'area d'intervento, il proponente garantisce sia nella fase di cantiere che di esercizio, l'attuale funzionalità, scongiurando potenziali scarichi incontrollati o accidentali tali da generare effetti di inquinamento puntuale e diffuso;
- tra gli interventi di mitigazione per le attività di cantiere lo studio evidenzia che il deposito delle scorte di oli lubrificanti, idraulici od esausti avverrà all'interno di cisterne a tenuta stagna collocate su un basamento impermeabilizzato in cls, dotato di copertura impermeabile e di un pozzetto alla base per la raccolta di eventuali sversamenti; si provvederà inoltre al periodico svuotamento delle cisterne affidato a Ditte specializzate ed autorizzate allo smaltimento;
- Inoltre la documentazione prevede l'adozione da parte del cantiere di un protocollo d'intervento in caso di un'eventuale emergenza legata ad un potenziale sversamento accidentale e si prevede l'installazione di un impianto automatico di lavaggio pneumatici dei mezzi impiegati nelle lavorazioni, con ricircolo dell'acqua e smaltimento finale affidato a Ditte autorizzate, nonché servizi igienici di tipo chimico con spurgo periodico effettuato da ditte specializzate;
- La configurazione finale dell'intervento prevede sia per le opere a mare costituite dal nuovo molo crociere che per le opere a terra afferenti ai tratti di banchina esistente oggetto di riqualificazione funzionale ed architettonica, la realizzazione/adequamento delle reti fognarie, consentendo di gestire correttamente l'eventuale sversamento incontrollato di un refluvo civile o delle acque meteoriche di dilavamento stradale;

CONSIDERATO che in merito all'Ambiente idrico marino, biodiversità ed ecosistema marino

- il golfo della Spezia è interessato da una situazione che determina un notevole ricambio delle acque della rada che avviene prevalentemente sulla bocca di ponente. Sulla base dei risultati ottenuti, relativamente ai valori dell'indice trofico (trix), compresi tra 2,71 e 5,40, è emersa una buona qualità dei campioni d'acqua analizzati, in corrispondenza delle differenti stazioni e delle profondità di prelievo;
- dalle attività di monitoraggio condotte, per le analisi di qualità del biota, in tutte le fasi non sono emerse situazioni di particolare criticità; i valori rilevati durante le fasi operative di monitoraggio e al termine delle stesse sono confrontabili e spesso anche inferiori (come per As e PCB) a quelle riscontrate nelle fasi di bianco;
- fuori della rada si estende l'area marina denominata "Santuario dei Cetacei" compresa fra la costa ligure, corsa e provenzale;
- il Golfo della Spezia non è centrale per il Santuario dei Cetacei, tuttavia data la relativa vicinanza della rada al Santuario ed il tipo di circolazione delle acque, particolare attenzione deve essere rivolta ad impedire perturbazioni che potrebbero propagare i loro effetti verso tale settore del Mar Ligure, in particolare la movimentazione non protetta dei sedimenti del fondo marino;

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

- lo studio evidenzia che i possibili impatti del cantiere possono essere rappresentati dalla movimentazione di sedimenti in fase di posa delle strutture, la presenza di strutture di contenimento, la fuoriuscita accidentale di materiale dalle aree di lavoro, ma anche lo scarico dei mezzi nautici operativi e il rilascio accidentale di rifiuti dalle attività di cantiere;
- in fase di esercizio i possibili impatti sull'ambiente marino sono rappresentati dalla possibile modifica dell'idrodinamismo costiero, dall'incremento dei possibili input inquinanti dello specchio acqueo e dei

fondali, dal potenziale sversamento accidentale a mare di inquinanti e dai rifiuti generati dalle attività del nuovo molo e della nuova banchina;

- in considerazione delle caratteristiche progettuali e strutturali, che prevedono per la loro tipologia di lavorazioni il mantenimento di alti livelli di sicurezza a tutela dell'ambiente marino e costiero, quali ad esempio l'impiego di panne galleggianti con gonne in poliestere ancorate al fondale per minimizzare la dispersione di particelle solide in sospensione durante le fasi di movimentazione dei fondali ovvero l'adozione di strumenti di monitoraggio ambientale volto a valutare la dispersione di particelle inquinanti nell'ambiente marino circostante le aree di lavoro, non sono previsti ulteriori interventi mitigativi rispetto a quelli già prospettati per le altre tipologie di impatti ambientali analizzate;

CONSIDERATO che in merito al Paesaggio naturale e antropico:

- dal punto di vista paesistico-insediativo generale l'area progettuale si caratterizza per essere all'interno di un ambito fortemente urbanizzato in cui tessuto urbano e grandi infrastrutture, viarie, ferroviarie e portuali convivono ed entrano tra loro in relazione;
- le grandi arterie di Viale Italia e Viale San Bartolomeo creano una forte cesura tra l'ambito portuale, che vive e si sviluppa quasi come un corpo a sé ed indipendente dalla città, ed il tessuto urbano del centro storico, che si localizza in prossimità degli ambiti;
- vista la vicinanza con il nucleo storico originario dalla città, non è difficile trovare intorno all'area progettuale episodi architettonici di forte valenza architettonica e storica;
- per quanto riguarda il paesaggio naturale, ad eccezione della presenza del Golfo e della costa, appositamente tutelata con apposito vincolo (D.Lgs 42/2004, art. 142), lo studio non riscontra la presenza di elementi significativi di caratterizzazione del paesaggio naturale;

VALUTATO che in merito alle previsioni degli impatti e degli interventi di mitigazione:

- le aree di cantiere, seppur prossime al centro città ricadono interamente in ambito portuale e non risultano percepibili da altri ambiti; la percezione dal mare, seppur significativa, non costituisce ostruzione alla permeabilità visiva prevalente verso i giardini, il centro storico e le alture circostanti;
- l'occupazione/sottrazione – alterazione diretta intesa come transitoria occupazione di suolo delle cantierizzazioni, della viabilità di cantiere e conseguente presenza di uomini e mezzi può ritenersi trascurabile in quanto l'area oggetto di intervento risulta ad oggi utilizzata come deposito merci e non fruibile da parte della popolazione;
- per quanto riguarda gli aspetti e i caratteri vedutistici e percettivi, essendo l'ambito complessivo progettuale inserito all'interno del Porto, ed essendo tale infrastruttura fortemente indipendente e corpo a se stante rispetto alla città, le eventuali modifiche dei volumi al suo interno non comportano ulteriori peggioramenti o gravi disturbi alla visibilità ed allo stato di fatto percettivo-vedutistico del sistema paesaggio;
- la realizzazione dell'intervento contribuisce inoltre ad operare una complessiva riqualificazione del paesaggio urbano, generando positivi impatti dal punto di vista della fruibilità del lungomare e dell'offerta turistica;
- in considerazione delle caratteristiche progettuali e delle analisi effettuate non sono previsti interventi mitigativi;
- lo studio evidenzia le aree di interesse archeologico e la non conoscenza di ritrovamenti archeologici nelle aree direttamente interferite dagli interventi di progetto; il proponente assicura l'applicazione delle richieste dei dispositivi di legge in materia, in caso di ritrovamenti archeologici;

CONSIDERATO che in merito alla componente salute umana, a fronte di trascurabili lo studio evidenzia ripercussioni positive derivanti dalla realizzazione del progetto, sia in termini di creazione di ricchezza e occupazione sia in termini di miglioramento del clima acustico e della qualità dell'aria soprattutto per effetto dell'allontanamento dell'attività mercantile legata al porto dalle aree residenziali della città;

VALUTATO che lo studio ha prodotto delle matrici ambientali con un'analisi multi criteri (AMC) attraverso l'impiego del software VIA 100x100 (liste di controllo con fattori ambientali relativi alle fasi di cantiere ed esercizio); tale analisi ha evidenziato contenuti impatti, classificati di livello "basso" per la fase di cantiere e di livello "molto basso" e quindi non significativi per la fase di esercizio;

VALUTATO che in merito all'ecobilancio dell'intervento:

(Handwritten signatures and initials)

al fine di valutare il livello di interazione dell'intervento con l'ambiente secondo una scala globale degli impatti è stato condotto uno studio semplificato di valutazione del ciclo di vita (LCA – Life Cycle Assessment) sui dati progettuali disponibili;

l'analisi ha identificato, mediante l'utilizzo di indicatori opportuni (ton CO₂ eq), il carico ambientale degli interventi a livello globale (impronta di carbonio), mappando nel dettaglio i contributi dei diversi materiali, processi e attività che concorrono alla generazione degli impatti;

inoltre è stata valutata l'incidenza dell'intervento rispetto all'impronta di carbonio complessiva generata da tutte le attività economiche del Comune della Spezia, individuata secondo dati pubblici;

l'analisi del progetto è stata suddivisa nelle seguenti fasi:

- *ESTRAZIONE E PRODUZIONE MATERIALI DA COSTRUZIONE;*
- *CANTIERIZZAZIONE;*
- *ESERCIZIO;*

la realizzazione degli interventi, prendendo in considerazione l'intero ciclo di vita dell'opera, genererà emissioni aggiuntive di CO₂ eq pari a 2.124 tonnellate all'anno che rappresentano un contributo aggiuntivo a un impatto già esistente pari circa allo 0.6% in riferimento all'impronta di carbonio totale annuale per il Comune della Spezia proiettata al 2020, utilizzando come studio di riferimento il Piano Energetico Comunale della Spezia (2007). Lo studio evidenzia che tale valore consente di affermare che la realizzazione degli interventi non inciderà in misura apprezzabile sul carico ambientale complessivo della comunità locale interessata dal progetto. Sulla base dei risultati lo studio evidenzia che l'opera è sostenibile rispetto allo scenario di riferimento;

VALUTATO che in merito all'analisi costi-benefici

- l'obiettivo principale del progetto è quello di abbattere le emissioni inquinanti derivanti dai gas di scarico delle navi ormeggiate nel porto della Spezia sostituendo la fonte energetica utilizzata in fase di stazionamento con elettricità della rete nazionale al posto dei combustibili fossili per i motori marini (Cold Ironing o AMP);
- l'Analisi Costi-Benefici (ACB) valuta il contributo di tale progetto al benessere economico-sociale della collettività.
- l'analisi è stata sviluppata secondo una prospettiva nazionale, e ciò ha due implicazioni sostanziali:
 - Gli effetti sulle compagnie navali non rientrano nell'analisi, dal momento che queste operano a livello globale e non sono comunque identificabili come soggetti nazionali dal punto di vista fiscale e/o commerciale;
 - i costi sono contabilizzati al netto dell'IVA e di tutte le altre tasse indirette;
- si è assunto un orizzonte temporale di 30 anni a partire dal 2020, cioè l'anno di (presunta) entrata in funzione dell'infrastruttura elettrica. E' stata assunta una potenza media richiesta di 7.000 kW per imbarcazione, con una durata media di 12 ore per accosto;
- la capacità del progetto di generare benefici per la collettività dipende in maniera decisiva dalla quantità di navi effettivamente attrezzate per l'utilizzo dei sistemi AMP;
- per la ACB si è ipotizzato che entro il 2035 tutte le navi da crociera saranno attrezzate per utilizzo dei sistemi AMP. Sulla base di questa ipotesi, e assumendo un valore nullo al 2017, è stata quindi costruita la curva di diffusione tecnologica applicando una funzione di crescita lineare;
- sono stati definiti due scenari alternativi funzionali alla valutazione del progetto:
- **LO SCENARIO CON PROGETTO**, descrive come la situazione evolve con l'elettrificazione delle banchine. Fonte alimentazione navi: data la percentuale di navi attrezzate per l'AMP (0% al 2017 - 100% al 2035 – crescita lineare), la quota residua è ripartita tra GNL e gasolio proporzionalmente al livello di penetrazione previsto per il GNL;
- **LO SCENARIO SENZA PROGETTO**, descrive invece cosa accadrebbe nel caso in cui il progetto non venisse realizzato. Fonte alimentazione navi: no navi attrezzate per AMP, al gasolio è assegnata la quota residua rispetto al livello di penetrazione previsto per il GNL;
- gli altri input di base, cioè gli accosti annuali e i consumi energetici delle attività di stazionamento, sono comuni ad entrambi gli scenari. Le stime di costo del progetto presentate in questa analisi sono state elaborate sulla base delle spese previste dall'Autorità Portuale nel progetto relativo o, qualora non disponibili, sulla base di appropriate valutazioni tecniche ed economiche. Costi di esercizio ricavati dalla World Port Climate Initiative (WPCI); le emissioni sono state valutate sulla base dello share di utilizzo delle tre fonti di alimentazione considerate per le navi (MDO/MGO, GNL, Elettricità);

Fattori emissivi:

- motori ausiliari delle navi sono ricavati dall'inventario delle emissioni 2016 dell'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA);
- fonte elettrica: si è fatto invece riferimento al Bilancio Sostenibilità pubblicato dall'ENEL (2016), per i fattori di emissione unitari medi per la produzione da fonti termoelettriche;
- il peso delle fonti termoelettriche (carbone, gas e altri idrocarburi) rispetto alle rinnovabili nel mix energetico nazionale, è stato valutato tenendo conto dell'evoluzione nel tempo sulla base delle proiezioni dello Scenario di Riferimento Europeo (EU Reference Scenario) pubblicato dalla Commissione Europea;

SCENARIO BASE (100% navi attrezzate per AMP nel 2035)

- la riduzione di emissioni ottenibile con il progetto genera un beneficio complessivo per la collettività che va da 0,3 Milioni di Euro nel 2020 a 2,6 Milioni di Euro nel 2035. Un ulteriore beneficio derivante dall'annullamento delle emissioni acustiche non è stato considerato per prudenza nel conteggio del flusso dei costi e benefici pur tenendo conto che, a titolo di esempio, con 1000 cittadini impattati, si potrebbero raggiungere benefici ulteriori compresi fra i 45.000 e i 135.000 Euro l'anno;
- a partire dall'investimento l'intervento genera un flusso di benefici netti costantemente positivo nel corso degli anni. I benefici ambientali ottenuti attraverso la riduzione delle emissioni crescono soprattutto nei primi 15 anni (raggiungendo valori superiori al milione di Euro già nel 2025)

Indicatori di performance:

- VAN progetto largamente positivo: 25,14 Mln
- Punto di pareggio 2027 (circa 7 anni dopo investimento)
- Rendimento sociale molto alto: saggio di rendimento interno 19%
- Costi operativi considerevoli: Totale costi operativi > costi investimento
- Benefici ambientali notevoli: in media 1,94 Mln/anno

SCENARIO DI SENSITIVITA' (100% navi attrezzate per AMP nel 2050) ossia si assume un processo più lento di adeguamento della flotta all'alimentazione elettrica;

Indicatori di performance:

- VAN progetto ancora molto positivo: 13,64 Mln
- Punto di pareggio 2031 (circa 11 anni dopo investimento)
- Rendimento sociale ancora alto: saggio di rendimento interno 12%
- Benefici ambientali rimangono alti: in media 1,34 Mln/anno.

VALUTATO che in merito al Piano di Monitoraggio Ambientale:

- pur non evidenziando criticità legate alla realizzazione e l'esercizio degli interventi previsti, è stato elaborato un piano di monitoraggio relativamente alle componenti atmosfera e rumore, che potranno implementare la rete di monitoraggio esistente;
- le metodiche proposte per entrambe le componenti sono di tipo SMART (monitoraggio al continuo dei parametri di interesse e controllo remoto), e di tipo tradizionale, prevedendo in fase ante operam (AO) e corso d'opera (CO) un affiancamento delle due metodiche finalizzato alla taratura delle centraline SMART secondo i parametri richiesti dalla normativa tecnica;
- l'affiancamento dei campionatori SMART real-time con metodiche classiche dovrà prevedere, per ciascun punto di misura indicato, le seguenti misure:
 - n° 2 campagne di 14gg per la componente atmosfera in fase AO;
 - n° 1 campagna di 14 gg per la componente atmosfera in fase CO;
 - n° 4 campagne di 7gg per la componente rumore in fase di AO;
 - n° 2 campagne di 7gg per la componente rumore in fase di CO;

VALUTATO che per la fase post operam (PO) si prevede l'inclusione delle centraline tarate nella rete di monitoraggio fissa del porto e che il proponente prevede che il PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE relativo a tutte le componenti ambientali, una volta condiviso ed eventualmente integrato secondo le disposizioni che ARPAL vorrà impartire, potrà essere inoltrato al MATTM, ai fini della verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori;

VALUTATO in conclusione che:

- la presente istruttoria di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'articolo 19 del D.Lgs n. 152 del 2006, è stata presentata dall'Autorità Portuale della Spezia in ottemperanza alla prescrizione n. 17, quale parte integrante delle procedure di verifica di ottemperanza del decreto di VIA n. 317 del 11 aprile 2006;
- il progetto preliminare del nuovo molo è già stato oggetto di valutazione ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente, all'interno della procedura di valutazione preliminare ambientale delle opere interne agli ambiti 5 e 6 del PRP di cui all'Art. 20 del D.Lgs n.152/06 e non ha concluso la procedura di valutazione ambientale in mancanza di una preliminare definizione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, se detto progetto possa considerarsi adeguamento tecnico funzionale del PRP vigente; successivamente, con il Voto 71-bis/2016 del 31.03.2016, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dichiarato l'intervento Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF);
- il progetto si presenta coerente con le previsioni del PRP per l'ambito 5 che è interamente interessato da funzione urbana e turistico ricreativa. Lo stesso PRP prevede una flessibilità "geometrica" per le nuove banchine, in funzione di eventuali nuove esigenze tecnico-funzionali che dovessero insorgere dal momento dell'approvazione del Piano alla realizzazione della singola opera;
- l'esigenza di un nuovo molo per il traffico crocieristico ha origine alla crescente domanda di spazi da destinarsi al traffico crocieristico nel porto di La Spezia, da parte delle Compagnie di navigazione;
- il progetto del molo non modifica in modo significativo l'impostazione del PRP già approvato previa valutazione d'impatto ambientale (VIA); il nuovo molo, per forma e dimensioni, risulta sostanzialmente sovrapponibile con il masterplan del nuovo waterfront scaturito dal concorso di idee all'uopo bandito dall'Autorità Portuale della Spezia nel 2007 ed approvato dal Comitato portuale nella seduta del 15.07.2002 e dalla Regione Liguria con delibera n. 45. del 19 dicembre 2006;
- gli studi specialistici effettuati sul traffico, e sull'idrocinamismo locale e ricambio idrico delle acque all'interno del Primo Bacino del Porto di La Spezia non hanno evidenziato criticità;
- il previsto progetto dell'elettrificazione delle banchine permette l'abbattimento delle emissioni inquinanti derivanti dai gas di scarico delle navi ormeggiate nel porto della Spezia sostituendo la fonte energetica utilizzata in fase di stazionamento con elettricità della rete nazionale al posto dei combustibili fossili per i motori marini (Cold Ironing o Alternative Maritime Power - AMP);
- dal voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si evince che il Comune della Spezia e la Regione Liguria hanno dichiarato la conformità dell'opera agli strumenti di pianificazione vigenti;
- la Capitaneria di Porto non ha ravvisato motivi ostativi, per quanto di competenza e per i soli fini di sicurezza della navigazione, a procedere alla realizzazione del progetto;

VALUTATO che:

- la documentazione presentata non rileva impatti negativi provenienti dalla realizzazione dell'opera significativamente diversi rispetto a quelli già valutati nell'ambito del PRP;
- sulla base della documentazione e delle analisi esposte dall'Autorità Portuale si ritiene possibile concludere che la configurazione progettuale assunta dagli interventi proposti, sia nella relativa fase di costruzione che di futuro esercizio, evidenzia la sostanziale assenza di impatti significativi sulle matrici ambientali potenzialmente interferite dalle opere in esame, confermando la complessiva compatibilità ambientale delle medesime nei confronti dei sistemi territoriali con esse interagenti, secondo gli obiettivi di sviluppo programmati dal Piano Regolatore Portuale, di cui è stata determinata la compatibilità ambientale con provvedimento interministeriale conclusivo n° DEC/DSA/2006/00317 del 11.04.2006, anche in considerazione che la presente Verifica di Assoggettabilità a VIA costituisce l'ottemperanza alla prescrizione n. 17 di tale decreto; a tal fine la prescrizione n. 17 si ritiene ottemperata per l'ambito n. 5 del PRP;

RICHIAMATA la nota prot. n. 32624 del 13/12/2018, con il parere favorevole della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del MIBAC, già inviata per conoscenza al proponente, che, sulla base delle osservazioni della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio territorialmente competente, ha previsto specifiche condizioni in merito al procedimento di autorizzazione paesaggistica, agli eventuali volumi sovrapposti alla piattaforma del molo come ad esempio la 'stazione crocieristica', non compresi nella presente istanza, alle caratteristiche delle strutture di cantiere, agli elementi di interesse archeologico e alle verifiche da parte dei tecnici subacquei di detta Soprintendenza;

PRESO ATTO che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di la Spezia e Marina di Carrara prevede che il PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE relativo a tutte le componenti ambientali, una volta

condiviso ed eventualmente integrato secondo le disposizioni che ARPAL vorrà impartire, potrà essere inoltrato al MATTM, ai fini della verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS esprime

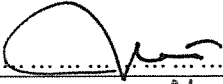
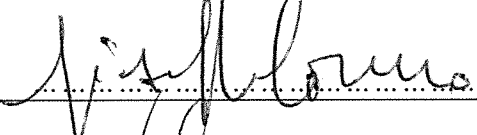
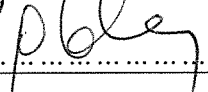
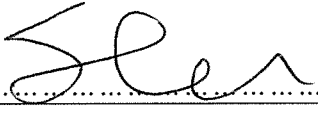

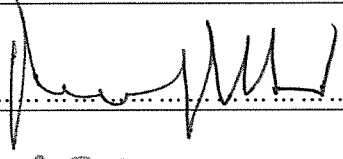
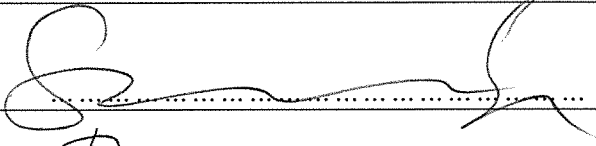
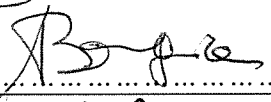

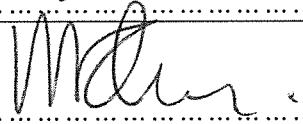

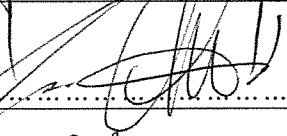
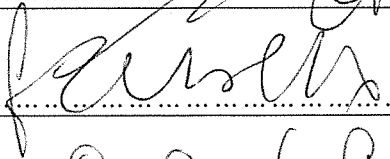
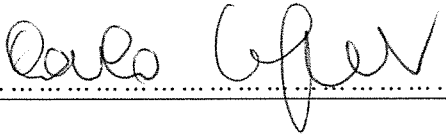
PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A. del progetto Porto di La Spezia. Interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia in corrispondenza dell'ambito omogeneo d'intervento n. 5 "Marina di La Spezia" Nuovo molo crociere nel primo bacino della Spezia, in ottemperanza alla prescrizione n. 17 del decreto di VIA n. 317 del 11/4/2006 ID_VIP 4081, Presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di la Spezia e Marina di Carrara, alle seguenti condizioni:

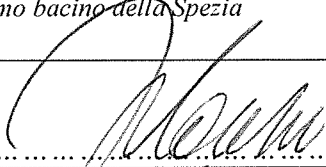
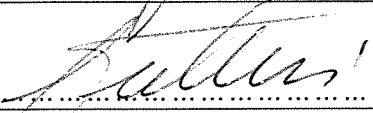


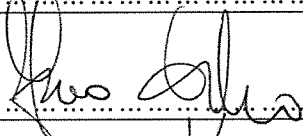

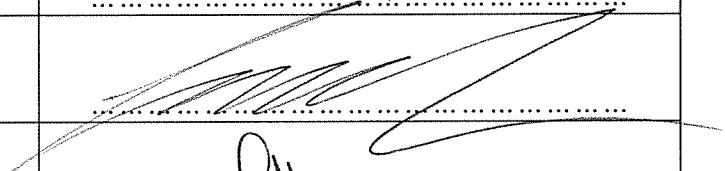

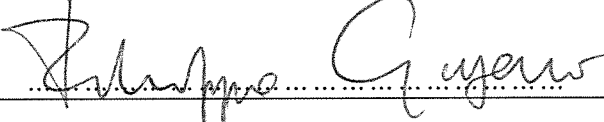
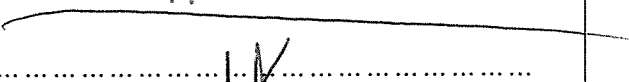
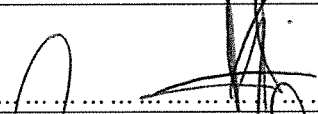
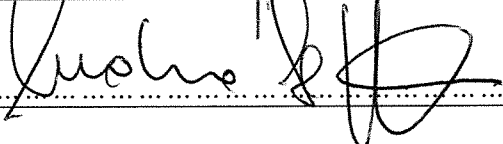
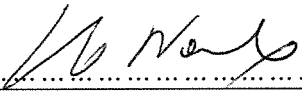
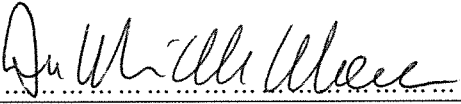
Condizione n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Tutti gli aspetti del PMA (punti di misura, modalità, tempi di rilevazione, transetti ecc.) da effettuare ante operam, in corso d'opera e post operam, dovranno essere concordati e condivisi con ARPA Liguria. Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) integrato dovrà essere presentato al MATTM prima dell'inizio dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Liguria

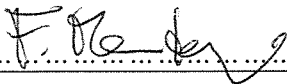
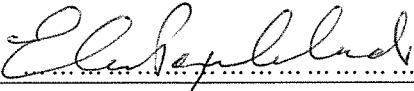
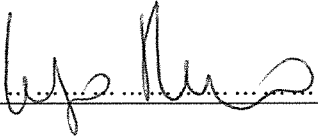
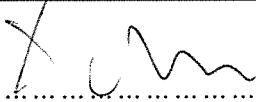
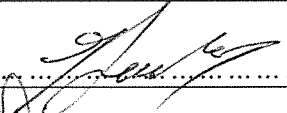
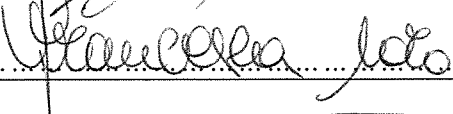

Condizione n. 2	
Macrofase	-
Fase	-
Ambito di applicazione	-
Oggetto della prescrizione	Gli elaborati grafici progettuali per gli eventuali volumi sovrapposti alla piattaforma del molo, come ad esempio la 'stazione crocieristica', non compresi nella presente istanza, dovranno essere oggetto di verifica di ottemperanza da parte di MATTM in collaborazione del MIBAC, nell'ambito della quale si valuterà l'eventuale necessità di sottoporre il progetto ad una verifica di assoggettabilità a VIA.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	-
Ente vigilante	MATTM - MIBAC
Enti coinvolti	-

u m i s

25

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)	ASSENTE
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	ASSENTE
Dott. Renzo Baldoni	
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	
Prof. Carlo Collivignarelli	

Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	

Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE