



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI  
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE II – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO:[ID\_VIP: 4713] Variante tecnico funzionale ex art. 24 - Posa di pontili galleggianti frangionde e modifica strutturale al pontile principale per l'ormeggio imbarcazioni all'interno del compendio in concessione alla Porto Lotti S.p.A. - La Spezia. Nota Tecnica**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. n. 9794 del 30/05/2019, acquisita al prot. n. 14727/DVA del 10/06/2019, l'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Orientale Porti di La Spezia e Marina di Carrara ha trasmesso per conto della società Lotti S.p.A. la richiesta di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii relativa al progetto di **“Variante tecnico funzionale ex art. 24 – Posa di pontili galleggianti frangionde e modifica strutturale al pontile principale per l'ormeggio imbarcazioni all'interno del compendio in concessione alla Porto Lotti S.p.A. – La Spezia”**, in quanto modifica ad opera ricadente al punto F, dell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, ovvero *“Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio acqueo è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i molo sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri”*.

L'intervento in progetto consiste in una variante tecnico costruttiva ad un progetto, già approvato ed in corso di realizzazione, che prevede la posa in opera di pontili galleggianti in sostituzione di quelli fissi a parete verticale chiusa e la posa in opera di cassoni in acciaio in sostituzione di un pontile, realizzato in parte in struttura chiusa a parete verticale ed in parte su pali, quindi senza modifiche planimetriche.

Il Proponente sottolinea che la variante tecnica proposta non comporta dal punto di vista ambientale situazioni peggiorative rispetto al progetto precedente già approvato, ma al contrario migliora nel complesso la situazione in quanto vengono sensibilmente ridotte le opere marittime fisse in struttura a paramento verticale continuo, sostituite con pontili galleggianti o strutture non continue.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante *“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104”* ed alcuni elaborati cartografici.

ID Utente: 6868  
ID Documento: DVA-D2-OCP-6868\_2019-0019  
Data stesura: 18/06/2019

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994 e-mail: [dva-2@minambiente.it](mailto:dva-2@minambiente.it)  
e-mail PEC: [DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

## Analisi e valutazioni

L'intervento oggetto di esame si colloca all'interno della rada della Spezia nell'ambito del Porto mercantile. Tale intervento è previsto nell'ambito dell'ampliamento del Porto Turistico Lotti, autorizzato in Intesa Stato Regione ed in parte già realizzato, e già previsto nella strumentazione urbanistica vigente, ed infine non interferisce con la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale.

La storia pregressa del progetto originario, può essere così riassunta:

- 1) con Decreto VIA DSA-DEC n. 317 del 11 aprile 2006 è stato espresso giudizio di compatibilità positivo con prescrizioni per l'ambito portuale n.8 "Porto Lotti";
- 2) Il Progetto originario è stato approvato in Intesa Stato Regione con Decreto 9489 del 18/12/2008. In tale contesto la Regione Liguria richiedeva con nota 247 (18472) del 06/02/2008 una procedura di screening, conclusasi con decreto della Giunta Regionale Dipartimento Ambiente – Valutazione Impatto Ambientale n. 85 del 15/04/2008 in cui veniva decretato che *"Il progetto di ampliamento a mare, all'interno del porto commerciale della Spezia (SP) non debba essere assoggettato alla Valutazione di Impatto ambientale ai sensi dell'articolo 10 della legge 38/1998"*;
- 3) a seguito del completamento della procedura veniva rilasciata concessione demaniale pluriennale n. 96/2014 del 12/12/2014 con scadenza 31/12/2060;
- 4) L' Autorità Portuale della Spezia con decreto n. 12780 del 03.09.2015 approva una Variante tecnico funzionale ex art. 24 C.N. relativa ad un progetto di ampliamento dei pontili porto Lotti, senza modifiche allo specchio acqueo ed al posizionamento dei pontili principali. IL Proponente segnala che in relazione a tale variante è già stato realizzato un primo pontile galleggiante previsto nel progetto;
- 5) in data 02/11/2018 viene presentata una nuova Variante tecnico funzionale ex art. 24 del C.N. che prevede una variante strutturale al secondo molo non ancora realizzato nel progetto approvato nel 2007. Tale variante è in approvazione in Conferenza dei Servizi e la stessa è allo stato attuale in corso;
- 6) oggetto della presente procedura di valutazione preliminare è l'approvazione di quest'ultima variante tecnica

In relazione alla variante tecnica in esame, è bene mettere in evidenza che:

- il progetto in esame risulta conforme al PRP ed al PUC del Comune della Spezia ricadendo all'interno dei perimetri previsti dai piani PTCP e rispettando la conformazione generale prevista nel progetto approvato in Intesa Stato Regione (cfr. documentazione cartografica allegata, in particolare tabelle dalla n. 2 alla n.6);
- nel progetto originario il molo era previsto su pali, mentre ora viene proposto di utilizzare dei cassoni in acciaio che si trovano semplicemente appoggiati sul fondale, in quanto già utilizzati per il recupero della nave "Costa Concordia", e che verranno spostati mediante traino di rimorchiatore da Piombino a La Spezia, attivando di fatto un virtuoso sistema di riutilizzo di manufatti esistenti. Inoltre

l'intervento in esame prevede il posizionamento di moduli di pontile galleggiante nella medesima posizione rispetto a quelli in palancoato a parete piena già approvati nel progetto originario del 2007;

- tale variante non modifica gli specchi acquee in concessione e la posizione e le dimensioni dei moli rispetto a quanto già approvato.

Per quanto riguarda l'inquadratura generale dell'intervento in esame, come mostrato nella Figura 1, il porto turistico di La Spezia si trova all'interno di una profonda insenatura (Golfo di La Spezia) con imboccatura sbarrata quasi interamente da una diga foranea di oltre 2 Km. di lunghezza.



Figura 1 – Inquadratura generale dell'intervento in esame



**Figura 2 – Dettaglio dello specchio acqueo interessato dall' intervento**

Lo specchio acqueo interessato dal bacino di ormeggio presenta batimetriche che variano da mt. 8,50 in prossimità dell'isola principale sino a mt. 10,00; tali tiranti d'acqua sono quindi idonei all'ormeggio e transito di imbarcazioni e yacht di ogni dimensione.

L'intervento in esame prevede due fasi di realizzazione, ed in particolare:

- Fase 1: l'intervento prevede:
  - l'espansione dell'esistente Porto Lotti, includendo una porzione dello specchio acqueo antistante l'esistente molo di sopraflutto;
  - lo specchio acqueo verrà protetto mediante il posizionamento di un nuovo frangiflutti galleggiante;
  - la nuova area di ormeggio sarà delimitata a Est dal molo esistente, realizzato con palancolato, a Sud dal pontile galleggiante a grande dislocamento esistente e ad Ovest dai nuovi frangiflutti galleggianti. Questi ultimi saranno posizionati a partire dallo spigolo Nord-Ovest della piattaforma eliporto, allineati al lato Ovest della piattaforma stessa, lungo la direzione 335 °N, per una lunghezza complessiva pari a circa 60 m (come mostrato nella seguente Figura 3).



**Figura 3 - interventi previsti in fase 1**

- Fase 2: l'intervento prevede:
  - una ulteriore espansione, includendo la porzione più settentrionale dello specchio acqueo antistante l'esistente molo di sopraflutto (di seguito denominato bacino Nord);
  - lo specchio acqueo verrà protetto mediante il posizionamento di nuovi cassoni di nuovi frangiflutti galleggianti;

- la porzione di specchio acqueo protetto già realizzato nella fase 1 (di seguito denominato bacino Sud) verrà ampliata posizionando un ulteriore frangiflutti in continuità ai 3 precedentemente installati;
- la nuova area di ormeggio sarà delimitata a Est dal molo esistente, a Sud da 4 cassoni in acciaio posati sul fondale e ad Ovest da 4 nuovi frangiflutti galleggianti (dello stesso tipo utilizzati in fase 1). Questi ultimi saranno posizionati a partire dallo spigolo Nord-Ovest dell'ultimo cassone verso mare, mantenendo l'allineamento dei frangiflutti precedentemente posati nella fase 1, lungo la direzione 335 °N, per una lunghezza complessiva pari a circa 60 m (come mostrato nella seguente Figura 4).

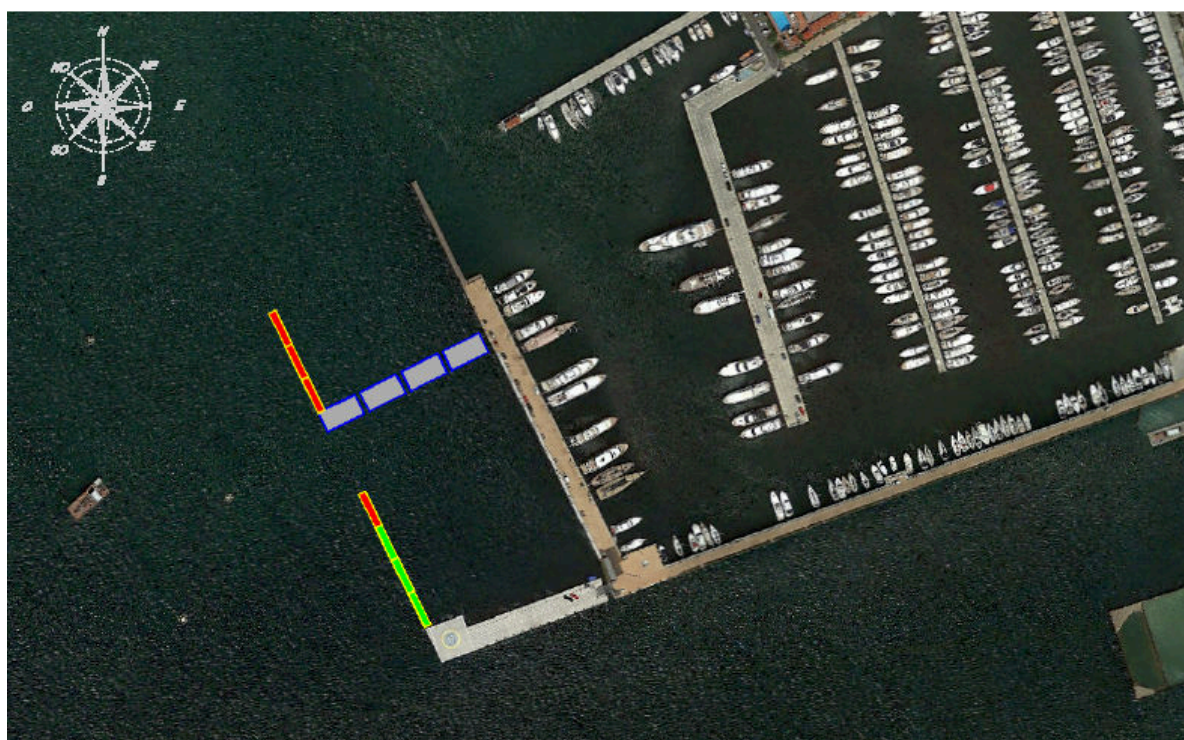


Figura 4 - interventi previsti in fase 2

In relazione al posizionamento dei cassoni, il Proponente sottolinea che:

- i cassoni in acciaio allo stato attuale si trovano semplicemente appoggiati sul fondale, in quanto già utilizzati per il recupero della nave “Costa Concordia” e verranno semplicemente spostati mediante traino di rimorchiatore da Piombino a La Spezia;
- la posa in loco dei cassoni avverrà senza asporto o movimentazione del fondale marino, con semplice affondamento dei cassoni che sono comunque già in parte zavorrati;
- una volta posizionati verranno ulteriormente zavorrati con acqua per consentire l'affondamento;

- la soluzione risulta migliorativa rispetto alla soluzione su pali che di fatto avrebbe interferito con il fondale attuale;
- in caso di necessità, gli elementi potranno essere rimessi in galleggiamento con procedimento inverso, liberando quindi la zona di mare interessata;
- il livellamento in quota della superficie dei cassoni verrà effettuato con getto di calcestruzzo armato in CLS di altezza variabile per compensare eventuali differenze di livello tra i cassoni; gli elementi saranno separati tra di loro e collegati con giunti mobili in modo tale da garantire la possibilità di rimettere in galleggiamento i cassoni qualora fosse necessario.

Nel Golfo di La Spezia, la dinamica delle correnti è principalmente governata dai movimenti delle masse d'acqua entranti ed uscenti dalle bocche con moto antiorario per effetto e delle maree e in maniera molto modesta per il riflesso delle correnti in movimento del mare aperto all'interno della rada; l'azione del vento sulla superficie della rada si somma con modesti effetti alle predette correnti. In relazione all'agitazione ondosa nella zona di espansione di porto lotti, il Proponente ha trasmesso una relazione dettagliata in merito condotta dalla Società HS marine S.r.l., di cui si riportano di seguito le conclusioni:

- dall'analisi dei risultati per la fase 1 si evince che, per le mareggiate estreme, i frangiflutti galleggianti sono in grado di garantire in buona parte del nuovo bacino protetto valori di altezza d'onda inferiori ai limiti consigliati;
- dall'analisi dei risultati per la fase 2, si evince che la presenza dei cassoni posti a protezione del bacino Nord determinano, per effetto della riflessione, un generale aumento dell'agitazione ondosa nel bacino Sud rispetto alla fase 1, mentre il layout finale offre una efficace protezione del bacino Nord per tutte le mareggiate considerate;
- quindi considerate le dimensioni delle imbarcazioni che verranno ormeggiate (da 40 a 60 m), tali valori di agitazione ondosa non dovrebbero e provocare problemi al comfort delle persone all'interno delle imbarcazioni stesse, considerando inoltre che tali mareggiate sono caratterizzate da durate piuttosto limitate e generano condizioni di agitazione ondosa che si esauriscono nell'arco di poche ore.

Per maggior dettagli si rimanda alla relazione trasmessa dal Proponente (cfr. Relazione "19 - HSM790-18-RELAZIONE").

Infine, il Proponente fornisce nella "lista di controllo" le seguenti informazioni di dettaglio relative alla fase di esercizio.

- per quanto riguarda l'Alimentazione Elettrica, in fase di esecuzione le imbarcazioni ormeggiate saranno alimentate dal punto di vista elettrico dalla rete di alimentazione del porto senza la necessità di ausilio dei generatori di bordo;
- per quanto riguarda gli Scarichi a mare, all'interno del porto turistico vige il divieto di scarico a mare delle acque nere e grigie provenienti dalle imbarcazioni che, in ogni caso, data la tipologia e le dimensioni sono dotate di apposite casse stagne a bordo.

## **Conclusioni**

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, si riscontra che:

- il progetto in esame risulta conforme al PRP ed al PUC del Comune della Spezia;
- il progetto prevede il riutilizzo di cassoni che allo stato attuale si trovano appoggiati nel fondale marino, in quanto utilizzati per il recupero della nave “Costa Concordia”, e che verranno semplicemente spostati mediante traino di rimorchiatore da Piombino a La Spezia;
- la variante tecnica proposta non comporta, dal punto di vista ambientale, situazioni peggiorative rispetto al progetto precedente già approvato, ma ne migliora nel complesso la situazione, in quanto di fatto permette la riduzione delle opere marittime fisse in struttura a paramento verticale continuo sostituendoli con pontili galleggianti. In particolare:
  - le strutture previste non prevedono movimentazione del fondale e sono tutte amovibili;
  - non è previsto utilizzo di risorse naturali;
  - l'intervento per la sua tipologia sia in fase realizzativa che di esercizio, non comporta emissioni in atmosfera;
  - l'intervento non prevede emissione di rumori né in fase di realizzazione, né in corso di esecuzione;
  - i fondali non presentano tracce di flora marina essendo caratterizzati da uno strato di fanghi e melma, pertanto non può esservi alcun impatto sulla componente “flora e vegetazione”;
  - l'intervento di posa in opera dei pontili galleggianti non incide in alcun modo sul paesaggio circostante; infatti i nuovi pontili si inseriscono a ridosso di un molo preesistente del Porto Lotti non modificando in alcun modo la percezione visiva del contesto, in quanto emergono dall'acqua mediamente 200 cm ed avranno caratteristiche di finitura analoghe ai moli già esistenti ed a quanto già approvato ai fini paesistico ambientale.

Pertanto, in considerazione della tipologia di interventi proposta e delle sopra citate considerazioni, si ritiene che per il progetto in valutazione, ovvero la “*Variante tecnico funzionale ex art. 24 – Posa di pontili galleggianti frangionde e modifica strutturale al pontile principale per l'ormeggio imbarcazioni all'interno del compendio in concessione alla Porto Lotti S.p.A. – La Spezia*” non determini impatti ambientali significativi e negativi e che quindi sia ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

## **Il Dirigente**

Arch. Gianluigi Nocco

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)