

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Al Direttore Generale della Direzione Generale
per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
Dott. Oliviero Montanaro
CRESS-UDG@minambiente.it

**OGGETTO:[ID: 6139] Variante tecnico funzionale ex art. 24 - Modifica
posizionamento cassoni ex Concordia per riconfigurazione Darsena
ormeggio Megayacht all'interno del Porto Turistico Lotti.
Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006.
Nota Tecnica**

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. istanza di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c.9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii sul progetto "*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.*

Ad esito delle valutazioni svolte, la Scrivente Direzione Generale, con nota 18109/DVA del 12/07/2019, ha comunicato al Proponente che, come diffusamente motivato nella Nota Tecnica di cui al prot. Int. 17469/DVA dell'8/07/2019, il progetto esaminato non determinava impatti ambientali significativi e negativi e che quindi era ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Premesso quanto sopra esposto, la Società LOTTI S.P.A., con nota acquisita con prot. 54326/MATTM del 21/05/2021, successivamente perfezionata con nota acquisita al prot. 65111/MATTM del 16/06/2021, ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii in merito al progetto di "*Variante tecnico funzionale ex art. 24 - Modifica posizionamento cassoni ex Concordia per riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht all'interno del Porto Turistico Lotti*", in quanto adeguamento tecnico 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*".

La nuova variante tecnico funzionale sostanzialmente prevede lo spostamento del molo in cassoni ex Concordia, già oggetto della precedente valutazione preliminare valutata positivamente di cui sopra esposto, riposizionandolo al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde, in quanto in occasione delle recenti mareggiate, che con sempre maggiore frequenza ed intensità raggiungono l'interno del Golfo, non garantisce i sufficienti livelli di calma dello specchio acqueo.

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.

ID Utente: 6868

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6868_2021-0240

Data stesura: 08/07/2021

✓ Resp.Set: Pieri C.
Ufficio: CreSS_05-Set_05
Data: 15/07/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

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) 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.

Storia pregressa del progetto

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

- 1) con Decreto VIA DSA-DEC n. 317 del 11 aprile si è concluso il procedimento di VIA del Piano Regolatore Portuale di La Spezia dall’esito in parte positivo con prescrizioni (ambiti 5, 6 e ambiti vari, tra i quali l’ambito portuale n.8 “Porto Lotti”), in parte interlocutorio negativo (ambiti 7 e 9) e negativo (ambito 2);
- 2) il Progetto originario è stato approvato in Intesa Stato Regione con Decreto 9489 del 18/12/2008;
- 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 3/09/2015 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, ed 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.. Tale variante prevede una modifica strutturale al secondo molo non ancora realizzato del progetto approvato nel 2007, il quale molo era previsto su pali, mentre con la variante lo stesso molo viene previsto in cassoni in acciaio, già utilizzati per il recupero della nave “Costa Concordia” semplicemente appoggiati sul fondale e prevede il posizionamento di moduli di pontile galleggiante tutti nella medesima posizione rispetto a quelli già approvati nel progetto originario del 2007 in sostituzione dei moli con palancolato a parete piena;
- 6) tale variante è stata oggetto della valutazione preliminare, valutata positivamente e comunicata con nota prot. 18109/DVA del 12/07/2019 della Scrivente Direzione Generale e successivamente approvata con decreto ADSP protocollo n. 19398 del 23/10/2019 e Concessione Demaniale n. 17 anno 2020);
- 7) oggetto della presente procedura di valutazione preliminare è una nuova variante tecnico funzionale che sostanzialmente prevede lo spostamento del molo in cassoni già autorizzato riposizionandolo al posto dell’esistente molo galleggiante frangionde in quanto, in occasione delle recenti mareggiate che, con sempre maggiore frequenza ed intensità raggiungono l’interno del Golfo, non garantisce i livelli di calma dello specchio acqueo.

Questi eventi hanno indotto la Società a riconfigurare lo specchio acqueo in concessione garantendo uno specchio acqueo meglio protetto dal quadrante SUD e SUD OVEST con il

massimo comfort delle imbarcazioni all'ormeggio, come verificato anche dagli ultimi studi meteomarini.

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, e non interferisce con la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale.

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.

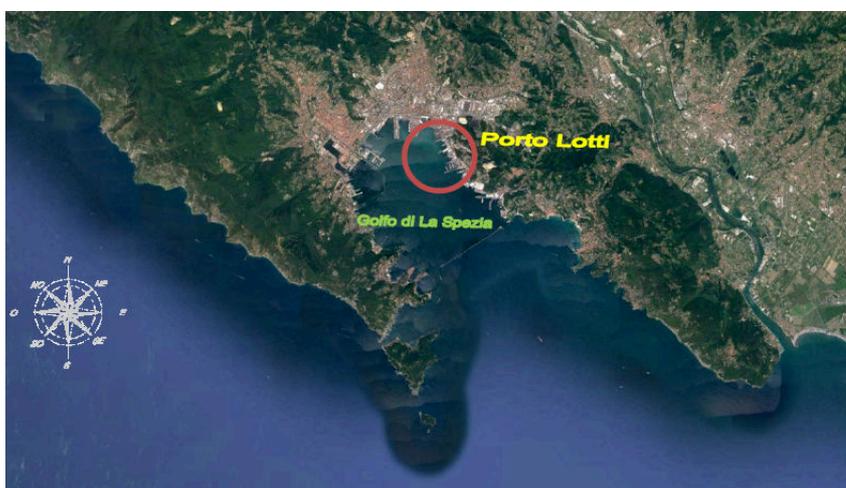


Figura 1 – Inquadramento generale dell'intervento in esame



Figura 2 – Dettaglio dello specchio acqueo interessato dall' intervento

La nuova variante tecnico funzionale sostanzialmente prevede lo spostamento del molo in cassoni ex Concordia già autorizzato riposizionandolo al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde in quanto in occasione delle recenti mareggiate, che con sempre maggiore frequenza ed intensità raggiungono l'interno del Golfo, non garantisce i sufficienti livelli di calma dello specchio acqueo, come mostrato nella figura sottostante.

Questi eventi hanno indotto la Società a riconfigurare lo specchio acqueo in concessione garantendo uno specchio acqueo meglio protetto dal quadrante SUD e SUD OVEST con il massimo comfort delle imbarcazioni all'ormeggio, come verificato anche dagli ultimi studi meteomarini.



Figura 3 – Foto inserimenti a confronto tra le varianti oggetto di valutazione preliminare

L'intervento prevede la stabilizzazione del fondo marino senza asportazione o movimentazione del fondale, che verrà effettuato con stesura sul fondo tramite pontone e gru con benna di uno strato di imbasamento e successiva stabilizzazione con l'inserimento di ghiaia tramite tubi guida in acciaio fino alla quota di circa 6/10 mt sotto il fondale marino, tubi guida che verranno sfilati una volta riempiti di ghiaia. Tutti i materiali saranno certificati ed autorizzati dal competente

ufficio regionale per l'immissione in mare ai sensi della L.R. 3/2007 in attuazione dell'ex articolo 109. Successivamente i cassoni, come già oggetto di autorizzazione nel 2007, verranno posati sul fondo opportunamente zavorrati con acqua all'interno e completati con soletta superiore in CLS con giunti di collegamento tra i vari elementi che potranno essere, se necessario, rimessi in galleggiamento con lo svuotamento dell'acqua e spostati.

Il Proponente evidenzia che il fondale risulta privo di qualsiasi tipo di vegetazione e non ricade in aree soggetto a particolari vincoli.

Un tratto di circa 10 metri di raccordo con il molo principale esistente verrà realizzato tramite l'infissione di pali in acciaio senza movimentazione del fondale e soletta di collegamento prefabbricata. La finitura superficiale sarà dal punto di vista architettonico uguale a quanto previsto sui moli esistenti attigui in autobloccanti colore cotto chiaro.

Il riposizionamento garantisce inoltre l'accessibilità delle imbarcazioni di maggiori dimensioni indipendentemente dalla presenza del campo boe, per lo scarico di idrocarburi dell'Arcola Petrolifera.

Per allineare l'offerta dei servizi alle imbarcazioni di maggiori dimensioni è previsto il posizionamento di box ad uso magazzino o posto auto a servizio dei megayacht. A tal proposito il Proponente rappresenta che tali strutture sono realizzate con elementi prefabbricati rivestiti con doghe in legno come già autorizzato per la cabina di trasformazione presente sul molo esistente.

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;
- le modifiche allo specchio acqueo conseguenti risultano di minima entità in quanto le opere previste ricadono quasi completamente in aree già in concessione e prevedono un aumento di circa 4.765,00 mq. (pari al 2,95% dello specchio acqueo in concessione) principalmente necessari per il riposizionamento dei corpi morti di ormeggio dei pontili galleggianti.

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, pertanto la marea può essere considerata la più importante causa eccitante della dinamica della rada nella quale instaura un movimento rotatorio con senso antiorario.

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., da cui si evince che:

- dai risultati ottenuti si osserva che, in occasione degli eventi estremi, le mareggiate di Mezzogiorno possono raggiungere valori di altezza significativa fino a 1 m, mentre quelle di Libeccio, per effetto del fetch inferiore e delle minori velocità del vento, superano di poco i 60 cm. Le mareggiate generate dal vento nel Golfo sono comunque caratterizzate da periodi e lunghezze d'onda piuttosto ridotti (fino a 3 s e poco più di 10 m, rispettivamente);

- i valori sopra riportati non sono tali da mettere in movimento particelle solide di dimensioni significative dal punto di vista granulometrico, tali cioè da poter generare fenomeni di insabbiamento o di erosioni; con tali dati di velocità si possono eventualmente verificare intorbimenti delle acque per elementi di dimensioni del tutto insignificanti dal punto di vista sedimentologico;
- la soluzione proposta in variante tecnica non prevede azioni peggiorative rispetto a quanto già approvato in quanto il molo principale previsto nel progetto presenta distacchi di circa 3,00 mt. tra i cassoni ed i moli esterni sono previsti galleggianti consentendo così il ricambio interno delle acque e non interferendo con il se pur minimo movimento correntizio.

Per maggior dettagli si rimanda alla relazione trasmessa dal Proponente (cfr. ALL12-relazione meteomarina).

Infine, il Proponente evidenzia che l'intervento di posa in opera dei pontili anche nella variante tecnica realizzata 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 emergendo dall'acqua mediamente 200 cm ed avranno caratteristiche di finitura analoghe ai moli già esistenti ed a quanto già approvato ai fini paesistico ambientale.

Per ultimo, 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, preso atto che:

- il progetto in esame risulta conforme al PRP ed al PUC del Comune della Spezia;
- il fondale pare essere privo di qualsiasi tipo di vegetazione e non ricade in aree soggetto a particolari vincoli;
- la variante tecnica proposta garantisce uno specchio acqueo meglio protetto dal quadrante SUD e SUD OVEST;

Considerato e valutato tuttavia che, rispetto al progetto già sottoposto a valutazione preliminare:

- le modifiche allo specchio acqueo conseguenti, pur risultando di minima entità, prevedono un aumento di circa 4.765,00 mq. (pari al 2,95% dello specchio acqueo in concessione) principalmente necessari per il riposizionamento dei corpi morti di ormeggio dei pontili galleggianti;

- è prevista la stabilizzazione del fondo marino mediante stesura sul fondo di uno strato di imbasamento e successiva stabilizzazione con l'inserimento di ghiaia tramite tubi guida in acciaio fino alla quota di circa 6/10 mt sotto il fondale marino;
- è prevista la realizzazione sul lato SUD di un tratto di circa 10 metri di raccordo con il molo principale esistente tramite l'infissione di pali in acciaio, in luogo del pontile galleggiante a grande dislocamento esistente al quale si agganciavano i frangiflutti galleggianti;
- in relazione a questi due nuovi interventi non sono state fornite sufficienti informazioni in merito al bilancio dei materiali, ai siti di approvvigionamento ed eventuale smaltimento, né alla loro movimentazione;
- la documentazione trasmessa contiene scarsi riferimenti alla prevista fase di cantierizzazione ed ai potenziali effetti ambientali correlati;
- per ultimo, si fa riferimento al fatto che il riposizionamento dei cassoni garantisce anche l'accessibilità delle imbarcazioni di maggiori dimensioni indipendentemente dalla presenza del campo boe, per lo scarico di idrocarburi dell'Arcola Petrolifera, senza prendere in considerazione la modifica dei traffici e l'eventuale incremento.

Pertanto, in considerazione della tipologia di interventi proposta e delle sopra citate considerazioni, si ritiene che per il progetto in valutazione, ovvero la *“Modifica posizionamento cassoni ex Concordia per riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht all'interno del Porto Turistico Lotti”*, non si possano escludere impatti ambientali significativi e negativi e che pertanto lo stesso debba essere più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

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