



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/2006/00317

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia da realizzarsi in Comune di La Spezia (SP) presentata dall'Autorità Portuale di La Spezia con sede in via del Molo 1, acquisita in data 1 marzo 2004 con protocollo n. 4805, pubblicata sui quotidiani il Sole 24 Ore in data 2 marzo 2004 e Il Secolo XIX in data 1 marzo 2004;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di La Spezia acquisita in data 27 maggio 2004 con protocollo n. 13601/DSA, in data 14 luglio 2004 con protocollo n. 16440/DSA e in data 23 novembre 2004 con protocollo n. 0026081/DSA;

VISTA la nota n. 1603 della Regione Liguria del 28 dicembre 2004, pervenuta il 14 gennaio 2005, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. BAP. S02/34.19.04/712 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 gennaio 2006, pervenuta in data 13 gennaio 2006, con cui si esprime parere favorevole;



VISTA la nota n. DPN/10D/2005/32527 del Comitato di Pilotaggio Nazionale del Santuario Internazionale dei Mammiferi Marini del 14 dicembre 2005, pervenuta in data 19 dicembre 2005;

VISTO il parere n. 716 positivo con prescrizioni formulato in data 26 luglio 2005, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di La Spezia;

VISTA la nota DSA/2006/1709 del 23 gennaio 2006, con cui si chiedevano chiarimenti relativamente ad alcune prescrizioni del parere n. 716 del 27 giugno 2005;

VISTO il parere n. 760 del 2 marzo 2006, pervenuto in data 7 marzo 2006, prot. DSA/2006/6450 della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale con il quale si conferma quanto prescritto nel parere n. 716 del 27 giugno 2005;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il nuovo PRP del porto della Spezia è stato adottato dal Comitato Portuale con deliberazione n. 24/01 del 13/07/2001;
- con il voto n. 259 il Consiglio Superiore dei LL.PP. del 24 ottobre 2003 ha espresso il parere favorevole di competenza sul PRP della Spezia con osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni riguardanti in particolare: la necessità di definire le aree destinate a parcheggio, di eliminare la sovrapposizione di destinazioni funzionali, di predisporre adeguati sistemi di sicurezza e prevenzione di incidenti, di considerare eventuali varianti alla N.T. d'Attuazione del PRP che incidono sull'assetto pianificatorio degli ambiti portuali quali varianti al PRP; nel predetto voto vengono espresse perplessità per il profilo ambientale in merito al previsto incremento della superficie lorda utile del 50% rispetto a quella attuale e sull'altezza degli edifici ritenuti eccessivi e si raccomanda di ridurre le altezze massime degli edifici;
- il piano regolatore per il Porto della Spezia (PRP) vigente, approvato con decreto Ministeriale n. 4251 in data 05.11.82, risulta territorialmente limitato alle opere previste per il solo scalo commerciale compreso nell'arco del golfo omonimo che va dal molo Italia -ad est- fino al molo Enel - ad ovest- e comprende: il primo bacino, compreso tra il molo Italia e la banchina ovest del molo Garibaldi; il secondo bacino risulta delimitato dalla banchina est del Molo Garibaldi e dalla Calata Artom; il terzo bacino -allo stato attuale incompleto- definito dal Molo Fornelli a ovest, e dal Molo A, ottenuto attraverso una consistente espansione a mare delle banchine esistenti in zona Fossamastra;
- il piano regolatore portuale (P.R.P.) nel corso degli anni ha subito una serie di modifiche con adeguamenti tecnici funzionali di seguito indicati: banchinamento del molo Ravano in zona diffusore ENEL; ampliamenti del molo Garibaldi; approfondimento dei fondali del porto (canale navigabile e terzo bacino) ad una quota di - 15 m con adeguamento della banchina est molo Fornelli;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- ad oggi le indicazioni del PRP del 1982 non realizzate riguardano:
 - la mancata realizzazione del citato Molo Artom, situazione che ha determinato, di fatto, la presenza di insediamenti in forte contrasto con gli usi portuali;
 - il differente uso della costa per il tratto successivo al Molo A, dove era ipotizzato un uso genericamente commerciale, mentre nella realtà si è verificata la compresenza di diverse attività industriali, artigianali e private. In questa zona, come pure nel caso di Fossamastra, il movimento dei natanti incrocia e invade continuamente le rotte delle grandi navi e delle loro aree di evoluzione;
- sulla realtà sin qui descritta è intervenuta nel corso degli ultimi due decenni la naturale evoluzione del traffico delle merci containerizzate che per lo scalo spezzino, ha più che raddoppiato la propria consistenza, passando da 8 milioni a circa 20 milioni di tonnellate di merce/anno, con una progressiva specializzazione verso le merci containerizzate la cui movimentazione è passata da circa 600.000 TEUs del 1997 agli attuali 1.006.641 TEUs (dati 2003), con incremento medio dell'11% nel quadriennio 1998 - 2001 e del 3.2% nel biennio 2002 - 2003; la previsione di movimentazione all'anno 2005 ed all'anno 2010 è, rispettivamente, di 1.267.000 e 1.639.000 TEUs all'anno;
- nel comparto del traffico passeggeri si sono registrati notevoli e costanti incrementi fino al 2001, per poi subire un calo significativo nel 2002 a causa della soppressione di alcuni collegamenti da e verso la Sardegna e la Corsica, mentre questo settore mostra, ora, un potenziale incremento dovuto a nuove iniziative orientate alla riconquista per il porto della Spezia di un ruolo importante nel traffico dei passeggeri e delle navi da crociera;
- per quanto riguarda gli altri settori di attività, si registra invece la forte contrazione (-45,7%) dei traffici al terminale Enel, dovuto principalmente al sempre più scarso utilizzo di carbone e olio combustibili per il funzionamento della locale centrale ora in gran parte alimentata a metano;
- a fronte dei mutati traffici è ritenuto indispensabile ed indilazionabile un intervento di riordino, riassetto e riqualificazione delle attività portuali ricorrendo alla riconversione funzionale di alcune aree, alla costruzione di nuovi spazi di banchina mediante ampliamenti e nuove realizzazioni ed alla ricollocazione delle attività a rischio;
- è stato redatto, quindi, un nuovo Piano Regolatore Portuale concepito come strumento unitario di pianificazione dell'intera rada della Spezia comprendente tutte le aree del Demanio marittimo incluse nella circoscrizione territoriale di competenza che comprende i territori di tre comuni: Portovenere, La Spezia e Lerici, assolvendo con ciò al suo compito istituzionale di indirizzo, programmazione e promozione dell'attività portuale, come previsto dalla Legge 84/94;
- sono stati individuati 10 ambiti territoriali che costituiscono altrettante aree portuali alle quali vengono attribuite funzioni caratterizzanti o comunque compatibili in base alle funzioni già svolte ed alla potenziale tendenza di sviluppo dei singoli ambiti valutando, altresì, gli interventi necessari per il raggiungimento degli obiettivi previsti e le eventuali interferenze con funzioni similari e/o contrastanti; le predette funzioni, per la parte non prettamente commerciale, vengono distinte in: passeggeri(crociere), diportistiche, traghetti convenzionali e/o veloci, servizi portuali, cabotaggio, industriale, pescherecci mentre le funzioni commerciali vengono distinte in commerciali vere e proprie ed in commerciali particolari;



- i suddetti 10 ambiti si sviluppano da ovest verso est del Golfo della Spezia e risultano distinti territorialmente come di seguito specificati e contrassegnati con funzioni diverse:
 - Ambito 1- Seno di Le Grazie; Ambito 2- Seno di Panigaglia; Ambito 3 - Seno di Fezzano; i 3 ambiti sono siti nel territorio del comune di Portovenere; Ambito 4 - Seno di Cadimare; Ambito 5 – ambito adiacente al centro Città della Spezia dove sono previsti i maggiori interventi di trasformazione/riqualificazione urbana (Passeggiata Morin, Molo Italia e Calata Païta); Ambito 6 - Porto Commerciale: Da Calata Malaspina al pontile Enel; Ambito 7 – Fossamastra, Molo Marina Militare; Ambito 8 – Porto Lotti; Ambito 9 - Cantieri del Muggiano; questi ambiti 9 sono siti nel territorio del comune della Spezia; Ambito 10- Seno di Pertusola sito nel comune di Lerici;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

relativamente alla pianificazione territoriale:

- in base al Piano Territoriale Regionale (PTR) ad ogni ambito territoriale corrispondono obiettivi specifici; per l'area spezzina detto piano prevede il rilancio del capoluogo attraverso l'ampliamento della gamma delle funzioni presenti, il rinnovo urbano, il potenziamento dei porti e delle infrastrutture; prevede inoltre la realizzazione integrata delle grandi infrastrutture attraverso la promozione di progetti integrati sulle priorità di interesse regionale, tra cui l'autostrada del mare;

il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico:

- per quanto riguarda l'area portuale, individua i seguenti Ambiti: Portovenere n. 94;- La Spezia n. 95 e Montemarcello con Lerici n. 96, ai quali vengono attribuite funzioni che, coincidono con quelle previste dal PRP;

il Piano Territoriale della Costa:

- conferma e ripropone le indicazioni relative all'area di intervento Porto della Spezia previste nel Piano Territoriale di Coordinamento La Spezia-Val di Magra;
- disciplina, promuove e coordina gli interventi sulla costa secondo i principi dello sviluppo sostenibile, della pianificazione integrata della zona costiera e del controllo della qualità degli interventi;

il Piano di bacino stralcio sul rischio idrogeologico:

- Ambito 20-Golfo della Spezia prende in considerazione tutti i corsi d'acqua appartenenti all'elenco delle acque pubbliche relative all'ambito 20, più una serie di corsi d'acqua ritenuti importanti ai fini delle tematiche oggetto del piano;
- i progetti dei corsi d'acqua oggetto di sistemazione approvati dagli Enti competenti risultano conformi alle indicazioni del Piano di bacino; nel PRP risulta previsto l'eventuale prolungamento a mare dei torrenti Cappelletto e del ramo di ponente del Nuova Dorgia in conseguenza dell'ampliamento dei piazzali a servizio del secondo bacino portuale, nel rispetto delle portate di piena e delle capacità di deflusso prescritte dallo stesso Piano;
- l'analisi delle previsioni dell'elaborato cartografico di Piano in base alla mappatura delle fasce inondabili di tipo "A" relative al Fosso Baccioni e al Canale di Ria, nel Seno delle Grazie, e al



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Fosso di Pagliari sul lato di Levante non mostra variazioni alle configurazioni esistenti per quelle aree;

- per quanto riguarda i problemi idraulici relativi ai corsi d'acqua che sboccano nell'area interessati da opere di tombamento dovranno essere valutate attentamente le modalità con le quali dovrà essere garantita la possibilità di ispezione, manutenzione e dragaggio dei materiali trasportati sul fondo in considerazione della mancata esecuzione di apposite vasche di sedimentazione;

relativamente al Piano di utilizzazione delle aree demaniali marittime:

- per quanto riguarda la valutazione di coerenza, si evidenzia che il PRP prevede, come modalità di attuazione per ogni ambito di intervento uno Schema di Assetto Urbanistico;
- riguardo ad eventuali interferenze delle aree in concessione per usi cantieristici con le aree limitrofe nessuna indicazione viene fornita se non il richiamo da parte dal Proponente alla valutazione fatta dalla Regione Liguria riguardo agli insediamenti produttivi; tale aspetto merita un adeguato approfondimento in considerazione della destinazione d'uso prevista nel PUC della Spezia per alcune aree comprese fra quelle con le funzioni soprarichiamate;

relativamente alla Pianificazione territoriale di livello provinciale:

a) il Piano Territoriale di Coordinamento La Spezia- Val di Magra:

- -prevede il potenziamento delle infrastrutture portuali e dei collegamenti con l'entroterra nonché lo sviluppo di attività turistiche attraverso la riconversione del 1° bacino portuale;
- -indica come confine del porto commerciale il Molo Garibaldi ed ovest ed il Molo Pagliari ad est imponendo un massimo dimensionamento aggiuntivo per il porto mercantile così suddiviso:
 - ✓ m² 140.000 per l'arco temporale di validità del piano (10 anni) da destinare alla movimentazione delle merci containerizzate;
 - ✓ una superficie almeno pari a quella attualmente utilizzata per dette merci in Calata Paita da destinare alla movimentazione delle merci non containerizzate;
- la coerenza del PRP con il PTC, è verificata in tutte le destinazioni previste per l'area portuale, in quanto è proprio principio del Piano Regolatore Portuale partire dalle medesime linee guida;

b) il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: identifica ambiti territoriali omogenei nei quali trovano configurazione le principali funzioni di scala territoriale mediante:

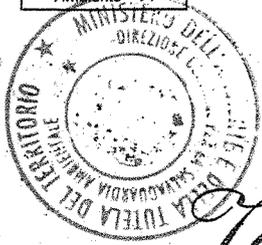
- -il rafforzamento del distretto della cantieristica maggiore e delle attività collegate (aree di Muggiano e di Valdilocchi);
- lo sviluppo della filiera nautica da diporto, attraverso poli turistici/nautici integrati, strutture cantieristiche da diporto ed aree sovracomunali di servizio alla nautica (aree di Pertusola e Cadimare, aree militari Mariperman);
- la specializzazione delle competenze tecnologiche connesse alla "filiera" militare in connessione con la riorganizzazione degli spazi insediativi dedicati (Arsenale M.M.);
- lo Sviluppo dell'agglomerato portuale commerciale secondo i limiti stabiliti;



- la riorganizzazione delle funzioni portuali e le riconversioni finalizzate allo sviluppo delle funzioni turistico/nautiche;
- la riqualificazione urbana attraverso indirizzi finalizzati alla mitigazione degli impatti creati dalle attività portuali, in particolare per l'ambito di Viale San Bartolomeo e per i quartieri di Canaletto e Fossamastra;
- la fascia di rispetto tra porto e città da S. Cipriano al Molo Enel, progettata ad infrastrutture verdi (fasce vegetate) ed attrezzate che ricomprendono anche la eliminazione del binario su S. Bartolomeo;
- la conformità con il PTC provinciale è verificata in relazione alla destinazione d'uso e alla vocazione individuata per le singole aree di trasformazione nell'ambito portuale e dei limiti territoriali individuati per l'area portuale;

relativamente alla Pianificazione generale e di settore a livello comunale:

- il Piano Urbanistico Comunale della La Spezia (PUC) si caratterizza, da un lato, come un Piano di Struttura dal contenuto programmatico e dall'altro come un Piano Attuativo costruito adottando una metodologia attenta ai problemi della salvaguardia ambientale e allo sviluppo sostenibile compatibile con le residue risorse ambientali, storiche e naturali esistenti, privilegiando non solo la salvaguardia, la conservazione e il recupero ma anche una più estesa opera di riordino e di completamento;
- l'area spezzina ed il Porto rappresentano la nuova cerniera dei collegamenti Nord - Sud del Paese, attraverso i programmi nazionali di adeguamento della ferrovia Pontremolese, della realizzazione del raccordo dell'Autocisa con il Brennero, del completamento dell'Autostrada Tirrenica;
- secondo detto PUC, lo sviluppo deve avvenire all'interno di un rapporto di coabitazione fra città e porto con precisi limiti all'espansione dell'area portuale; la riconversione del waterfront urbano previsto tra calata Paita e molo Mirabello va ricercata anche altrove, la dove sono possibili altri varchi urbani a mare;
- nel Golfo si consolida l'attività legata alla cantieristica tradizionale ed a quella emergente da diporto;
- il Comune della Spezia, con deliberazione del Consiglio Comunale nr. 42 in data 12.11.2001 ha approvato l'intesa sul PRP presentato dall'Autorità Portuale che definisce il quadro di riferimento e le azioni finalizzate al conseguimento degli obiettivi di sviluppo del Porto commerciale e le modalità attuative delle trasformazioni previste in detto Piano prescrivendo: "l'entità dei nuovi riempimenti commisurati in 140.000 m² come previsto dal PTC La Spezia-Val di Magra eventualmente integrata da m² compensativi delle previste dismissioni ad uso urbano e diverse di aree utilizzate dal porto";
- la programmazione e consequenzialità degli interventi per le opere individuate dal PRUSST garantendo i trasferimenti delle marine in spazi alternativi preventivamente autorizzati;
- una normativa predisposta per l'area commerciale in funzione delle dinamiche e necessità portuali e della consequenzialità degli interventi ma più precisa per le altre aree interessate dal PRP che, ove sia più flessibile l'articolazione delle singole funzioni per ogni ambito, tenga conto della normativa urbanistica ed ambientale correttamente integrata con quella del PUC;



S. Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- l'adozione di strumenti da parte dell'A.P. in grado di garantire lo sviluppo del distretto logistico di S.Stefano Magra con ricadute economiche ed occupazionali indotte dai traffici portuali; anche ai fini della riduzione massima di spazi di banchina a seguito del riconferimento a funzioni pubbliche ed urbane delle aree impegnate dai containers (Fossamastra, La Pianta) e del concentramento a S.Stefano delle attività di nodo logistico e distripak;
- la realizzazione di spazi sociali e ricreativi sul mare da realizzare per fasi funzionali, a cui avere libero accesso, per i quartieri della costa come individuati dal PUC;
- cancellazione della previsione del PRP della stazione traghetti nella zona del Cantiere di Muggiano per adibire detta area, ove dismessa, a pubblica funzione;
- alcune azioni del PRP non risultano pienamente conformi alle linee progettuali del PUC per quanto concerne in particolare: la riconversione del waterfront di altre linee di costa con apertura di nuovi varchi urbani, riconversione potenzialmente possibile per l'area compresa tra molo ENEL e molo Pagliari nonché per quella posta a confine con il comune di Lerici nell'ambito di Muggiano, aree che il PUC destina a verde di quartiere;
- le aree di espansione a mare dell'ambito sette (cantieri navali) e nove (Fincantieri) dove si prevedono riempimenti per circa 200.000 m² che negli allegati al PUC non risultano contrassegnate;
- nessuna indicazione si ricava dallo studio di impatto ambientale circa la realizzazione di spazi sociali e ricreativi sul mare da realizzare per fasi funzionali, a cui avere libero accesso, per i quartieri della costa, come individuati dal PUC;

relativamente al Prusst "area centrale La Spezia-Val di Magra" e Programma Innovativo in Ambito Urbano ai sensi del DM 27/12/01:

- l'accordo quadro del Programma di Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile Territoriale (PRUSST) per l'area centrale La Spezia - Val di Magra si pone come obiettivo di fondo il perseguimento di un disegno unitario dello sviluppo dell'Area centrale della Spezia e della Val di Magra (insediamenti diffusi del sistema vallivo del Magra) e prevede la riorganizzazione delle aree portuali, lo sviluppo del sistema porto - retroporto e la qualificazione dei rapporti tra porto e città secondo i seguenti quattro assi tematici organizzati nel PRUSST:
 1. nuova barriera doganale;
 2. direzione portuale terrestre immobiliare;
 3. sviluppo area Ravano LSCT;
 4. recupero urbanistico San Bartolomeo;
- in continuità al PRUSST è stato sviluppato anche un Programma Innovativo ai sensi dell'art. 4 della legge 8/2/2001, che in Ambito Urbano dedica uno spazio specifico al tema "fascia di rispetto "prevedendo la realizzazione di spazi verdi e di "riambientalizzazione";
- la coerenza degli indirizzi del PRP con gli interventi del PRUSST, è dimostrata, tanto più che ne stabilisce, come nel caso del riassetto fisico, funzionale ed ambientale della linea di costa, le modalità attuative; per quanto riguarda gli interventi legati alla nuova barriera doganale e al trasporto ferroviario, ne conferma e specifica le indicazioni;



- per quanto riguarda il Programma Innovativo in Ambito Urbano, l'esplicito riferimento all'ambito portuale ed in particolare all'area che il PRP destina a "fascia di rispetto" dimostra l'omogeneità degli assetti previsti;

relativamente al Piano Urbano del traffico – La Spezia:

- le previsioni del PRP sono conformi alle previsioni trasportistiche del PUT confermandone gli indirizzi generali di una politica integrata tra le diverse modalità di trasporto in relazione alla valorizzazione del trasporto pubblico e marittimo; si mira a spostare quote di traffico legate al turismo organizzato su un efficiente servizio di trasporto marittimo, individuando nuove stazioni di interscambio cittadine localizzate in Calata Paita e in Levante;

relativamente al Piano Urbanistico Comunale di Lerici (progetto preliminare):

- la compatibilità è verificata poiché il nuovo PRP prevede la trasformazione e l'ampliamento nell'area delle funzioni turistico - ricreative e a servizio della nautica da diporto;

relativamente al Piano Urbanistico Comunale di Portovenere (progetto preliminare):

- le previsioni del PRP, sono conformi a quelle del PUC in quanto si prevede la riqualificazione dei due porti turistici del Seno del Fezzano e delle Grazie con il relativo specchio d'acqua e il mantenimento della vocazione industriale del Seno di Panigaglia;

relativamente agli aspetti collaterali rilevanti: industrie a rischio, siti contaminati e dragaggio:

- lo studio di impatto ambientale riporta l'inquadramento normativo vigente sull'argomento, riassumendo i contenuti ed esponendo la situazione della Provincia della Spezia; in particolare, per l'attuazione delle norme di cui al MATT n. 293 del 16 maggio 2001 che disciplina le modalità di redazione del "rapporto integrato di sicurezza portuale", del "piano di emergenza portuale" e dei "sistemi di controllo" relativi ai porti industriali e petroliferi, l'Autorità del Porto della Spezia ha elaborato le "Linee Guida per la redazione del Piano di Emergenza del Porto della Spezia" inquadramento dell'intervento nella pianificazione dei trasporti;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- il Piano Regolatore Portuale risalente all'anno 1982, si riferiva ai tre bacini portuali destinati esclusivamente allo svolgimento dell'attività commerciale ed utilizzati come appresso definiti :
- nel primo bacino, compreso tra i moli Italia e Garibaldi, posto in rapporto diretto con le funzioni urbane vengono ubicate le attività direzionali del porto (Capitaneria di Porto e Dogana) e le funzioni commerciali (merci varie non containerizzate); nel lato interno del molo Italia vengono, inoltre, localizzati gli accosti di pescherecci e di imbarcazioni turistiche nonché traghetti passeggeri per la Corsica, mentre in testa al Molo Garibaldi venivano localizzate attività di servizio ed il presidio portuale dei VV.FF.; il secondo bacino risulta delimitato dalla banchina est del Molo Garibaldi e dalla Calata Artom, entrambe utilizzate per la movimentazione di merci varie, e dalla banchina ovest del Molo Fornelli dove ormeggiano le navi portacontainers. Tale bacino è quello dove si concentrano le principali attività commerciali e dove vengono consentiti gli accosti di navi di grande stazza; il terzo bacino -allo stato attuale incompleto- secondo il PRP vigente doveva essere definito dal Molo Fornelli a ovest, dalle banchine Marina del Canaletto e Ravano e dal Molo A, quest'ultimo ottenuto attraverso una consistente espansione a mare delle



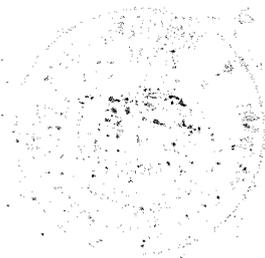
Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

banchine esistenti in zona Fossamastra. Anche in questa zona portuale vengono svolte attività di accosto di navi portacontainers;

- lo sviluppo di nuove iniziative, favorito dall'assenza di rigidi schemi programmatici nelle zone già occupate dalla Marina Militare o da attività industriali, ha permesso la nascita di una serie eterogenea di attività intese solo ad acquisire tratti di fronte mare senza attenzione per la compatibilità degli utilizzi e senza particolari attenzioni per le reciproche interferenze sulle vie di accesso sia marine che terrestri.

le criticità funzionali dell'attuale assetto, portuale, riguardano:

- uno sviluppo disarticolato delle zone esterne all'area commerciale, con la creazione di zone a prevalente destinazione industriale, dove oggi si rilevano le maggiori problematiche; in questa parte della costa si registra uno sviluppo spontaneo di attività industriali e turistico-diportistiche, ad alta interferenza ambientale e senza un preciso disegno ordinatore, localizzate su aree rese disponibili dalla dismissione di precedenti usi (Raffineria I.P., chiusa nel 1984 e la Centrale ENEL);
- le nuove esigenze di spazi commerciali imposte dal mercato per il traffico delle merci containerizzate hanno causato l'acquisizione di terreni nelle immediate adiacenze del porto e in posizione arretrata rispetto alla costa di fatto determinando un territorio dalla connotazione semi-industriale caratterizzato da depositi e da attrezzature e grandi impianti di sollevamento;
- l'incremento di traffico (in particolare di quello pesante) gravato sull'unica arteria urbana tangenziale rispetto al porto (Viale San Bartolomeo);
- altro aspetto problematico e di potenziale pericolo deriva dalle intersezioni delle rotte di imbarcazioni private con quelle delle grandi navi;
- alle criticità di tipo strettamente funzionale si contrappongono assunti di carattere urbanistico e di qualità dell'ambiente che concentrano l'attenzione proprio sulla riconvertibilità degli spazi portuali più prossimi al centro urbano a funzioni maggiormente compatibili;
- il nuovo PRP, nel riconoscere la logica impostazione del PRP 1982, ne recepisce l'impostazione circa la definizione del terzo bacino e la costruzione di un'area commerciale specializzata monofunzionale e si fa carico di rispondere alle seguenti esigenze:
 - distinguere le funzioni principali portuali in commerciali e non prettamente commerciali;
 - ristabilire il rapporto città-porto con una nuova forma di waterfront con la riconversione degli spazi più prossimi alle zone centrali degli abitati;
 - ridurre le occasioni di conflitto fra le attività portuali a più elevato impatto;
 - riorganizzare le funzioni su tutto l'arco costiero garantendo la gestione ottimale dell'attività portuale in tutti i risvolti commerciali ed industriali;
 - assicurare alle attività portuali il supporto logistico di adeguate infrastrutture trasportistiche;
- del contesto territoriale dell'area oggetto dello studio che comprende la rada della Spezia, uno degli ambiti portuali naturali più vasti dell'intera costa italiana, che si estende da punta S. Teresa, sulla costa orientale del Golfo, fino a punta S. Maria sul versante occidentale, ed è chiusa verso il mare aperto da una diga foranea lunga circa 2200 m, caratterizzata da due bocche di



passaggio, una a Levante larga circa 200 m ed una a Ponente di circa 400 m, con un volume del bacino idrico stimato di 65 milioni di m³ ed una superficie di 15 Km²;

allo stato attuale il porto è configurato come di seguito:

- partendo dall'estremità di ponente ed in senso orario, si affacciano sul mare i comuni di Portovenere, La Spezia e Lerici, che presentano una molteplicità di usi e destinazione diversi del territorio costiero (dipendenza dal porto e dalle attività ad esso connesse, e l'utilizzo più propriamente urbano). La presenza delle strutture militari, inoltre, ha fortemente influenzato ed influenza lo sviluppo di installazioni ed infrastrutture civili, spesso nate semplicemente "riempiendo" gli spazi lasciati vacanti nelle aree dismesse dalla Marina;
- nel comune di Portovenere inizia la presenza degli stabilimenti militari con la base COM.SUB.IN. del Varignano cui fa seguito il Golfo delle Grazie, insenatura di uso turistico - pubblico, e quindi il terminal GNL Italia di Panigaglia ad uso industriale; seguono, verso Nord, alcune insenature libere in prossimità degli abitati di Fezzano e Cadimare prima di giungere ai moli che delimitano lo specchio acqueo della base navale che termina verso levante, in corrispondenza del Fosso Lagora, con il litorale cittadino della Spezia;
- il tratto di costa su cui si affaccia la città della Spezia, proseguendo in senso orario, è costituito dal fronte mare di viale Italia (passeggiata Morin) e poi dalla zona del porto commerciale compresa tra molo Italia e molo Pagliari; le installazioni portuali, ben definite e continue nella prima parte, sono costituite dalle Calate Paita, Malaspina e Artom con i moli Garibaldi e Fornelli;
- l'eterogeneità dell'utilizzo costiero è ancora più evidente nel tratto di costa di levante che comprende, a seguire da Fornelli: la marina di Canaletto, l'opera di scarico delle acque di raffreddamento della centrale dell'Enel, gli ormeggi di piccole imbarcazioni private (Fossamastra), il Terminal del Golfo, il pontile ENEL, il terminal ro-ro e il molo Pagliari della Marina Militare utilizzato per l'imbarco e lo sbarco di materiali, merci pericolose ed esplosivi di interesse delle navi militari Nazionali/Nato e -sino all'insenatura della Pertusola interessata dall'insediamento militare di Mariperman- principalmente utilizzata come zona industriale del porto, con presenza di cantieri (S.Marco, Ferretti, Baglietto, Bocconcini, Fincantieri, Navalmar etc.) frammisti ad insediamenti nautici;
- gli orientamenti urbanistici e programmatici degli Enti territoriali prevedono un sensibile accorciamento del tratto costiero a disposizione del porto commerciale a seguito della trasformazione di una sua parte posta a ponente- in località di calata Paita - per usi turistici e diportistici; tali trasformazioni fanno parte di un più ampio quadro che vede privilegiare il raggiungimento di un nuovo equilibrio nel rapporto città-porto mediante una nuova forma di waterfront con la riconversione degli spazi più prossimi alle zone centrali degli abitati;
- gli interventi di adeguamento strutturale delle banchine e dei moli saranno realizzati principalmente per ricavare la disponibilità degli spazi in banchina adeguati alle esigenze di movimentazione della merce containerizzata;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- a ciascuno dei dieci ambiti nei quali è stato suddiviso l'intero ambito portuale vengono attribuite specifiche funzioni, singole e/o associate se ritenute in quest'ultimo caso compatibili;
- il nuovo PRP prevede interventi di trasformazione, riqualificazione, riassetto e riconversione e di adeguamento da attuare nei singoli ambiti, finalizzati alla definizione delle condizioni necessarie per lo svolgimento delle funzioni assegnate agli stessi ambiti come di seguito specificati:

- *Ambito 1- Seno di Le Grazie*: incremento delle attuali attività artigianali e diportistiche;
- *Ambito 2- Seno di Panigaglia; Zona SNAM di Panigaglia*: mantenimento delle strutture esistenti, sia in termini dimensionali che di potenzialità degli impianti GNL Italia (ex SNAM); il PRP individua una piccola area ad uso diportistico previa verifica della compatibilità;
- *Ambito 3 - Seno di Fezzano*: è prevista l'incremento e la riqualificazione delle funzioni diportistiche e pescherecce con l'utilizzo degli spazi d'ormeggio esistenti per n. 270 barche da diporto senza nessuna espansione a mare dei moli;
- *Ambito 4 - Seno di Cadimare è contiguo alle strutture dell'Arsenale Militare*: la vocazione naturale attuale della rada è quella orientata alle attività diportistiche che trovano conferma ed incremento del numero di approdi per 140 natanti; è prevista la ricollocazione degli accosti dei pescherecci ora ubicati al molo Italia;
- *Ambito 5 (Calata Paita)* corrisponde al litorale cittadino della Spezia compreso tra i moli che delimitano lo specchio d'acqua delimitato dalla base navale ed il porto commerciale (molo Italia); il fronte mare parallelo alla linea di costa è separato da questa da un impianto lineare di giardini (Passeggiata Morin, Molo Italia): Il PRP prevede un significativo riassetto urbanistico ed architettonico tendente al recupero del rapporto tra la città e il mare mediante interventi di trasformazione/riqualificazione ad un uso prevalentemente turistico-nautico.

L'introduzione delle nuove funzioni centrali urbane (attrezzature turistiche, terminal per navi da crociera) determinerà incrementi in tutte le attività propriamente urbane; le modalità di esercizio saranno pertanto significativamente difformi da quelle attuali e verrà eliminata l'attività a maggiore rischio ambientale costituita dalla movimentazione delle merci rinfuse;

- *Ambito 6 -Zona porto Commerciale*: nell'ambito in esame, dove è prevista la massima concentrazione degli interventi di nuova costruzione e di ampliamento a mare, si consegue il raggiungimento di una specializzazione monofunzionale;

Il tratto di costa destinato a porto commerciale è separato dalla zona urbana retrostante dai binari della ferrovia e risulta compreso tra calata Malaspina, adiacente a Calata Paita ed il pontile Enel; detto ambito risulta costituito -da ovest verso est-oltre che dalla suddetta banchina Malaspina: dal molo Garibaldi, dalla Calata Artom dal molo Fornelli, dalla marina di Canaletto e dal Terminal Ravano in Marina di Fossamastra;

- la nuova configurazione del PRP prevede quindi il seguente riassetto funzionale:

- ✓ *per quanto riguarda le merci varie non containerizzate*: la movimentazione di dette merci verrà trasferita da Calata Paita nelle aree delle calate Malaspina ed Artom nonché del Molo Garibaldi; in testa quest'ultimo molo è prevista una darsena, ubicata baricentricamente rispetto alle diverse zone d'intervento, dove verranno



concentrati i mezzi adibiti a servizio portuale ora sparsi in diverse banchine portuali;

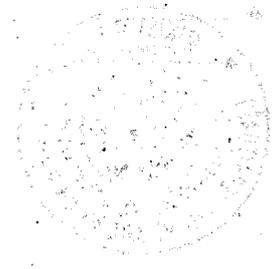
- ✓ *per la movimentazione delle merci containerizzate*: la disponibilità effettiva attuale di spazi destinati a tale funzione è pari a 313.000 m², corrispondenti ai due terminali del porto e cioè: il molo "Fornelli" di 171.000 m² e il terminale "Tarros" e Ravano; rispettivamente di 41.000 m² di 101.000 m² con quest'ultimo in corso di ultimazione; la profondità dei fondali nelle zone di accosto e di manovra è pressoché uniforme e risulta variabile da 13 m e 14 m che garantiscono accosti di grandi navi porta-containers; a tale funzione si aggiungeranno le aree ottenute dal riempimento delle marine di Fossamastra e di Canaletto, ora utilizzate come zone diportistiche che, inconciliabili con le aree limitrofe, verranno ricollocate in altri ambiti; In previsione del potenziale aumento del traffico marittimo delle merci containerizzate nei prossimi dieci anni -anche in bassa previsione per la funzione del porto della Spezia di terminal marittimo naturale per l'entroterra padano, il PRP prevede uno incremento di nuove banchine e di nuovi spazi operativi da destinare al porto commerciale nella misura massima di m² 140.000, in conformità alle previsioni dei Piani territoriali e dell'intesa stipulata con il Comune della Spezia - incremento che verrà realizzato mediante prolungamenti e avanzamento verso mare delle banchine;
- ✓ la movimentazione delle merci rinfuse liquide e solide, ad eccezione di quelle rientranti nell'attività commerciali del porto, continueranno a svolgersi al pontile Enel inglobato nel molo A e prolungato di m 200 con accosti su un solo lato. A completamento delle strutture portuali previste, il Porto commerciale potrà disporre di un superficie fra moli e banchine di complessivi 573.000 m²;
- ✓ l'accesso al porto commerciale, recentemente già migliorata con la realizzazione di un ingresso in sottopasso che giunge direttamente alla zona retroportuale del Molo Fornelli, verrà garantito da infrastrutture ferroviarie e stradali dedicate, collegate con la viabilità principale e direttamente connesse alle arterie extraurbane con limitazione delle interferenze con il traffico urbano;
- *Ambito 7 - Fossamastra- Molo Marina Militare* :comprede lo spazio portuale definito dal molo Enel e dalle strutture del porto Lotti a sud: la destinazione prevalente attuale è quella industriale frammista all'utilizzo diportistico; il PRP destina il tratto di costa in esame alla funzione industriale e cantieristica prevedendo la rilocalizzazione in altri ambiti delle attività diportistiche presenti (Cadimare) con la conseguente eliminazione delle interferenze dei natanti da diporto con le navi *portacontainers*; sono prevedibili incrementi delle attività connesse alla manutenzione delle imbarcazioni e all'utilizzo dei servizi con possibile aumento degli impatti ambientali;
- *Ambito 8 - (Zona diporto)*: corrispondente al tratto di costa compreso tra la zona cantieristica-industriale ed il molo Mariperman della M.M.; il PRP conferma le funzioni diportistiche di una struttura portuale destinata all'ormeggio di 500 posti-barca dai 12 ai 50 mt. con minimi adeguamenti degli spazi di banchina (*Porto Lotti*); in detto ambito il PRP



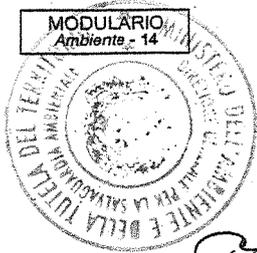
Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

prevede anche la riconversione ad uso civile per traghetti convenzionali *del molo Pagliari della M.M.*, nuova funzione questa che determina un aumento di traffico veicolare sulla viabilità locale (Via San Bartolomeo) per effetto del movimento di passeggeri diretti da e per le isole, nonché l'aumento del traffico pesante per effetto del movimento delle merci su gomma (terminal ro-ro);

- *Ambito 9 - Cantieri del Muggiano*: parte della costa utilizzata come zona industriale del porto per costruzioni ed impianti funzionale all'attività di cantieristica navale; la superficie dell'intero complesso industriale è di ca 240.000 m² di cui il 50% occupati da Fincantieri; il PRP prevede il potenziamento degli impianti industriali esistenti, con mantenimento delle modalità di esercizio attuali;
- *Ambito 10- Seno di Pertusola*: nel comune di Lerici, distretto limitato a nord dai cantieri di Muggiano ed a sud dalla Punta del Calandrellò, il PRP propone una sostanziale trasformazione della zona centrale destinandola a porticciolo turistico e di servizi alla nautica mentre nelle restanti zone, in passato adibite ad attività industriale legata prevalentemente alla lavorazione dei metalli ora in dismissione, vengono previsti minimi adeguamenti delle superfici attuali. Le modalità di esercizio futuro saranno pertanto significativamente differenti da quelle attuali con probabile aumento del traffico sulla viabilità locale richiamato dalle nuove funzioni;
- per il raggiungimento degli obiettivi di Piano sono previsti interventi di adeguamento strutturale dei moli e banchine come di seguito specificati per i singoli ambiti:
 - *Ambito 1, 2 e 3* : non sono previste nuove costruzioni;
 - *Ambito 4-seno di Cadimare*: in detto ambito sono previsti:
 - ✓ ampliamenti di banchine a confine con la zona militare con recupero a mare di aree per 28.754 m² e riconversioni di aree per 1.100 m²; volume di rinterri di 162.000 m³ e 68.000 m² di dragaggi;
 - *Ambito 5-calata Paita*: le opere da realizzare sono così definite da ovest verso est:
 - ✓ creazione di un nuovo polo turistico con attrezzature per il tempo libero in contiguità allo spazio urbano in località di Mirabello- posto lungo il litorale all'estremità ovest della passeggiata Morin-da realizzare mediante riempimenti a mare di m² 26.000 dove verranno ricollocate anche le strutture diportistiche attualmente ubicate nelle marine di Canaletto e Fossamastra(ambito 6);
 - ✓ nuovo fronte urbano mediante il raddoppio degli spazi non costruiti della passeggiata Morin aperto verso il mare con un'espansione di m² 49.000 ed il ridisegno del molo Italia con incremento di superfici di 5.000 m² circa;
 - ✓ la riqualificazione e riconsegna alle funzioni urbane della zona delle banchine della Calata Paita di circa 10 ettari -ora adibita alla movimentazione delle rinfuse solide sulla quale insistono costruzioni e silos di grande impatto che verranno demoliti; è prevista la riconfigurazione degli spazi di banchina e la costruzione di un molo per la nuova Stazione Marittima passeggeri, per i movimenti crocieristici e per i traghetti di collegamento con le isole;



- ✓ interventi sulla rete ferroviaria e la riqualificazione della stazione ferroviaria Marittima in Porto, ubicata alle spalle delle calate Malaspina e Artom; lo studio di impatto ambientale quantifica i fabbisogni di materiale occorrente per la realizzazione dei nuovi spazi a terra di moli e banchine in tale ambito in un volume complessivo di m^3 391.000 per i rinterri compensati da materiale di dragaggio per m^3 124.000 e da materiale proveniente da cave per 267.000 m^3 ;
- *Ambito 6-porto Commerciale*: le opere previste riguardano:
 - ✓ tombamento della marina di Canaletto 50.000 m^2 ; (zona ora occupata da imbarcazioni private da rilocalizzare al molo Italia (ambito 5));
 - ✓ completamento molo A "Cantieri del Golfo" 79.000 m^2 ;
 - ✓ coperture diffusore Enel 11.000 m^2 ;per complessivi m^2 140.000 corrispondenti alle previsioni programmatiche contenute dall'Intesa AP - Comune della Speziai;
- ✓ è previsto, inoltre, il banchinamento di nuove superfici ottenuto dalla dismissione delle attività diportistiche esistenti secondo le indicazioni già previste dal Piano Regolatore Portuale vigente;
- ✓ il PRP indica, infine, in 120.000 m^2 l'ampliamento massimo di superficie, quale compensazione per la riconversione della Calata Paita da zona portuale a zona urbana, ottenuto dall'avanzamento del fronte mare del molo Fornelli (60.000 m^2) e della calata Artom (58.000 m^2); secondo le previsioni dello Studio di Impatto Ambientale, il fabbisogno di materiale occorrente per la realizzazione dei nuovi spazi a terra di moli e banchine in tale ambito ammonta in complessivi m^3 2.527.000 di rinterri- compensati da materiale di dragaggio per m^3 1.694.000 e materiale perveniente da cave per 833.000 m^3 ;
- *Ambito 7-Fossamastra*: Il PRP indica per tale ambito:
 - ✓ un'espansione a mare delle superfici industriali in 132.000 m^2 in aggiunta alle superfici esistenti di 89.000 m^2 oltre un'ulteriore ampliamento di 36.000 m^2 ;
 - ✓ altre opere da realizzare: opere di protezione, moli e piazzali a mare, magazzini, impianti industriali ed uffici con indice fondiario di 0,60 m^3/m^2 ed altezza max. 20,00 m; lo studio di impatto ambientale non da nessuna indicazione circa i fabbisogni di materiale occorrenti;
- *Ambito 8-porto Lotti*: Il PRP indica per tale ambito un'espansione a mare di limitate superfici disponibili (33.000 m^2); lo studio di impatto ambientale non da nessuna indicazione circa i fabbisogni di materiale occorrenti;
- *Ambito 9-Cantieri di Muggiano*: si prevede incremento: delle funzioni produttive legate ai cantieri, delle attività di manutenzione, la movimentazione delle merci, mediante l'espansione a mare delle superfici industriali di m^2 72.000 oltre 36.000 m^2 di prevedibile ampliamento in aggiunta alla superficie già disponibile di 240.000 m^2 ; lo studio di impatto ambientale non da nessuna indicazione circa i fabbisogni di materiale occorrenti;
- *Ambito 10-seno di Pertusola*: sono previsti minimi adeguamenti delle superfici attuali;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- per i previsti ampliamenti mediante recuperi di aree a mare: in base alle intese intervenute con il Comune della Spezia ed alle previsioni degli atti di programmazione territoriale, risulta congruente solo l'ampliamento di moli e banchine del porto commerciale nei limiti di 140.000 m²;
- l'entità delle ulteriori superfici da ricavare mediante l'espansione a mare della banchina Artom e del molo Fornelli nell'ambito 6 da destinare a funzioni commerciali quale compensazione di aree dimesse nella Calata Paita (ambito 5), la cui misura non appare univoca talvolta indicata in entità variabile 70.000-120.000 mentre in altri casi viene valutata 130.000 m² e 120.000 come misura irrinunciabile) dovrà essere stabilita in maniera definitiva da un'intesa tra tutti gli Enti interessati rapportata alle aree effettivamente riconvertite a dette funzioni urbane ed in conseguenza dell'aumento delle merci *containerizzate*;
- la funzione diportistica prevista nella baia di Panigaglia non appare condivisibile per la vicinanza di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante;
- la scelta della prevista funzione di traghetti veloci attribuita dal PRP al molo Pagliari, in contrasto cioè con le linee programmatiche del Piano della Costa della Regione Liguria e del PTC La Spezia - Val di Magra che inserisce tale funzione a ridosso dell'abitato di Fossamastra, pur apparendo condivisibile per l'eliminazione del carico di traffico in uscita o in imbarco dalla rete viaria urbana, dovrà essere valutata a seguito di intese fra gli Enti interessati considerato che la costruzione di un terminale da adibire a questo tipo di funzione non è previsto dalla programmazione territoriale e urbanistica comunale e provinciale;
- non vengono fornite informazioni e motivazioni probanti relativamente al previsto incremento di posti barca nella rada della Spezia; ai fini della valutazione di un eventuale sovradimensionamento nell'offerta in tale settore non risulta condizione necessaria e sufficiente il riferimento fatto dal Proponente alle richieste di concessioni avanzate da società e privati mentre resta da verificare se l'amplessima possibilità dell'offerta di posti barca potrà trovare il necessario numero di clienti, sia per porti di armamento che di scalo, ossia se il mercato atteso sia sufficientemente reale per permettere il ritorno degli investimenti ed occupazione aggiuntiva;
- anche le nuove superfici destinate ad incrementare le aree con funzioni industriali negli ambiti 7 e 9 per ca 200.000 m² complessivi non appaiono giustificate in base alle previsioni di sviluppo di dette funzioni nei prossimi anni;
- l'incremento delle superfici da destinare al porto commerciale nei limiti consentiti di 140.000 m² determinerebbe un'area disponibile per tale funzione di m² 573.000, valore inferiore a quello teorico necessario per la movimentazione di un numero minimo di 1.640.000 e massimo di 2.160.000 TEUs all'anno previsto al 2010, considerando lo standard di 160.000 /TEUs/accosto/anno come valore guida del numero di accosti necessari e 2 TEUs/m³ come coefficiente di saturazione;
- a fronte del limitato spazio portuale confinato dalla città e dalle montagne retrostanti, si individua il vasto territorio di Santo Stefano Magra, posto a soli 10 km dalle banchine del porto della Spezia, denominato "Retroporto e Distripark di Santo Stefano Magra". Tale struttura di



supporto, secondo quanto riportato nello studio di impatto ambientale, risulta in grado di massimizzare l'utilizzo delle aree esistenti e creare nuove opportunità di sviluppo in quanto:

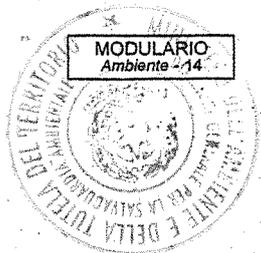
- il PRP prevede di concentrare in detta area di retroporto l'attività logistica per merce prima o poi containerizzata mediante un collegamento efficiente ed economico per il trasferimento dei container pieni tra La Spezia e Santo Stefano Magra, sotto vincolo doganale;
- nelle aree già previste per il retroporto è stato recentemente deciso da parte delle Autorità locali di realizzare anche un distripark; l'attività del retroporto e del distripark di Santo Stefano Magra- considerati parte integrante del Piano Regolatore Portuale, avrebbero riflessi positivi sotto l'aspetto ambientale per la conseguente riduzione dell'attività di movimentazione intorno alla Spezia;

relativamente ai raccordi stradali del Porto della Spezia:

- le due direttrici principali basate sulla A12 Livorno-Genova ed est e sull'A15 Parma-La Spezia che costituiscono l'attuale rete di trasporto della Spezia confluiscono entrambe nel raccordo autostradale A12 che arriva nella città della Spezia;
- risulta in fase di realizzazione e di completamento la Variante Aurelia -3°lotto – con la funzione di “tangenziale della città della Spezia” a tutto beneficio del traffico urbano;
- è stata messa in esercizio una via unica di ingresso - uscita a servizio del porto commerciale- con una galleria *subalvea* che collega direttamente la zona di Calata Artom con l'area della nuova dogana situata a monte di Viale San Bartolomeo, tra i quartieri di Canaletto e Fossamastra-dell'immediato retroporto;

per quanto riguarda le nuove opere stradali:

- nelle previsioni del nuovo Piano rientra la costruzione di un nuovo tunnel sotterraneo di collegamento dell' area doganale di Stagnoni con i terminals di levante(Ravano e terminal del Golfo), con la conseguente eliminazione del transito dei mezzi, nella zona di “Marina del Canaletto”, destinati al levante;il nuovo tunnel e la nuova dogana permetteranno di mantenere i flussi autoviarli del porto separati e indipendenti dalla viabilità cittadina, sia nelle zone più prossime che in quelle più distanti dal porto;
- la nuova area doganale sarà collegata direttamente alla bretella autostradale La Spezia - Santo Stefano Magra che si raccorda con le autostrade “Sestri Levante – Livorno” e la “Cisa”, cioè con le vie principali di traffico costiero e di collegamento con le reti stradali della Pianura Padana(A12-A15-S.S.Aurelia);
- l'esistente bretella consente già oggi di raggiungere l'area dei magazzini e del distripark di Santo Stefano Magra senza interferire con la viabilità adiacente;
- relativamente alle modalità di trasporto, il PRP ipotizza che il nuovo traffico portuale da/e per l'entroterra possa essere smaltito per circa la metà via ferrovia (oggi solo il 30%) e per la parte residua con autotrasporto;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

relativamente alla rete ferroviaria al servizio del porto:

- nello studio di impatto ambientale vengono illustrate i seguenti potenziamenti ed ammodernamenti della rete ferroviaria a servizio dell'attività portuale:
 - il collegamento esterno della Stazione ferroviaria marittima del Porto posto alle spalle delle Calate Artom e Fornelli ora con unico binario- sarà sostituito con cinque binari in partenza dalla Nuova Stazione ferroviaria Marittima in Porto, ubicata alle spalle delle calate Malaspina e Artom, attrezzata per treni di circa 500/600 m di lunghezza;
 - il fascio dei binari esistenti in calata Paita verrà demolito per dar luogo al *waterfront*;
 - un nuovo fascio di binari di "Marina del Canaletto" permetterà l'abbandono della linea principale di via S. Bartolomeo, oltre ai collegamenti diretti interni al porto del Terminal Ravano e del Terminal del Golfo;
 - nuovo fascio di binari nella zona del terzo bacino portuale asservito a La Spezia Container Terminal e Terminal del Golfo;
 - nuovi binari di collegamento del porto con i parchi ferroviari di Migliarina e Santo Stefano Magra, indipendenti dalla direttrice Genova-Roma; i nuovi binari di ingresso e uscita del porto saranno due, con tracciati liberi da qualsiasi interferenza con le adiacenti vie rotabili cittadine e di accesso al porto;
 - opere di ammodernamento e potenziamento della Pontremolese, con doppio binario su entrambi i versanti sino alla galleria di valico (e in seguito anche nuova galleria di valico, a quota più bassa, con doppio binario);
 - nuovo parco ferroviario con stazione al terminale portuale di Santo Stefano Magra, con 18 binari per treni da oltre 500 m di lunghezza;

considerato altresì che:

- il Porto della Spezia sarà servito da tre stazioni ferroviarie di partenza e di arrivo collegate tra loro da binari indipendenti da quelli delle linee principali di traffico. I convogli in partenza potranno così essere formati ed essere immessi in linea da ognuna delle tre stazioni, con benefici per la tempistica delle partenze, l'automazione degli inoltri e la distribuzione alle destinazioni finali;
- al riguardo si evidenzia che il tracciato della prevista realizzazione della linea ferroviaria a servizio del Terminal del Golfo si sviluppa con un percorso che taglia trasversalmente il molo da realizzare denominato "Terminal del Golfo" determinando una soluzione di continuità nel molo stesso; detto tracciato, così come previsto, rappresenta un pericolo per la sicurezza del traffico se non modificato nella sua parte finale con un percorso tangente alla radice del detto terminal lungo viale S. Bartolomeo in modo da evitare la creazione di una cesura del molo predetto;
- lo sviluppo del sistema porto-retroporto e la qualificazione dei rapporti tra porto e città secondo i seguenti quattro assi tematici organizzati nel PRUSST: nuova barriera doganale; direzione portuale terrestre immobiliare; sviluppo area Ravano LSCT; recupero urbanistico San Bartolomeo);
- l'intervento pubblico è previsto per le seguenti opere: nuovo fascio di binari nell'ambito portuale; raddoppio binari del porto (per il servizio merci nel porto); apertura della diga foranea (per migliorare il ricambio delle acque interne); risanamento delle acque del Golfo



(completamento della rete fognaria); nuova barriera doganale (in prossimità dell'accesso unificato al sistema autostradale del porto spezzino); distretto produttivo del Levante (legato alla cantieristica ed alla nautica da diporto);

- altre opere verranno realizzate con il contributo di soggetti privati, quali: riorganizzazione della linea di costa (nel tratto che va da Cadimare al Levante); centro integrato per la nautica (area di Cadimare); direzione portuale terrestre immobiliare (per concentrare le attività direzionali dei principali operatori portuali); sviluppo area Ravano LSCT (adeguamento e modernizzazione dei servizi container e complementari di una importante area del sistema porto/retroporto della Spezia); produttivo Valdilocchi API 7 (trasformazione dell'area retroportuale del levante oggi adibita a terminal container in un nuovo insediamento produttivo di carattere nautico-diportistico); produttivo SUA Valdilocchi (aumento della dotazione di strutture di servizio all'attività portuale);

relativamente agli scarichi a mare dei rivi cittadini:

- PRP prevede di non modificare i siti di scarico dei canali che interessano il tratto di costa tra Calata Artom e il Molo ENEL lasciando, di fatto, inalterata l'attuale delimitazione del mare rispetto alla terraferma, mediante canalizzazioni terminali nuove estremamente ampie (di circa 20 - 25 m di larghezza) con la stessa quota dei fondali e con soprastanti strutture a giorno di copertura per gli usi di banchina;
- al riguardo si evidenzia che dovrà essere garantita la possibilità di ispezione, manutenzione e dragaggio dei materiali trasportati sul fondo e dovrà essere valutata, altresì, la possibilità di eventuali attracchi in corrispondenza di detti sbocchi;
- il PRP stabilisce inoltre come ipotesi di massima un progetto che prevede la realizzazione di una fascia della lunghezza di km 3, da Fossamastra a via S. Cipriano, con larghezza variabile 15-20 m con pista ciclabile, piante ad alto e basso fusto e quant'altro necessario per la sistemazione a verde dell'area; la realizzazione di detta area verde è resa possibile e condizionata sia dalla nuova configurazione del fronte di banchina che dal riordino delle linee ferroviarie che comprendono la rimozione della linea ferrata adiacente a v.le S. Bartolomeo; la configurazione finale della fascia di rispetto, in base al Protocollo d'intesa siglato fra Comune della Spezia e Autorità Portuale, sarà definita a seguito di una attività di co-progettazione, inserita nel già attivato Programma Innovativo ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del 27/12/01 in cui trova collocazione un intervento sulla fascia di rispetto in tre tratti: 1° bacino- Canaletto; Canaletto-cavalcavia in via Valdilocchi; Via Valdilocchi-Fossamastra; la prevista realizzazione di una fascia di rispetto tra porto e città, secondo lo studio di impatto ambientale, è finalizzata alla riduzione dell'impatto visivo e acustico ed al miglioramento della qualità dell'aria;

relativamente alla tempistica, modalità ed aspetti tecnici d'attuazione del PRP:

- per l'attuazione del PRP sono previste varie fasi che, in generale, riguardano:
 - 1) la riorganizzazione del fronte mare compreso tra il Molo Italia ed il nuovo Molo Crocieristico e la realizzazione di una stazione crocieristica con demolizione di volumi consistenti e realizzazione di un nuovo Molo (calata Paita), per la creazione di uno specchio d'acqua di circa 70.000 m² da destinare al diporto nautico ed alle crociere;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- 2) il completamento del porto turistico, insieme allo spostamento dello scalo ferroviario che consentirà di realizzare un nuovo accesso viabilistico al bacino da levante (Viale S. Bartolomeo), funzionale allo sviluppo dei nuovi insediamenti commerciali e alberghieri nonché a servizio del diporto nautico;
 - 3) l'eliminazione di altri conflitti funzionali a partire da una riorganizzazione generale della zona del porto mercantile mediante il trasferimento di attività diportistiche o di piccola cantieristica in altre zone del litorale spezzino dove i piani urbanistici prevedono già sistemazioni d'ormeggio e di assistenza per il diportismo e dove il movimento delle imbarcazioni private possa avvenire senza necessariamente incrociare le aree di evoluzione delle navi maggiori in fase di manovra;
 - 4) il miglioramento della accessibilità viabilistica delle aree retroportuali, nell'ottica della differenziazione dei traffici veicolari originati dal porto rispetto alla viabilità urbana e di quartiere. In questo quadro sono già state realizzate o sono in corso di realizzazione diverse opere;
- più in particolare, come fissato nell'ambito del suddetto Protocollo di Intesa, gli interventi previsti saranno realizzati in due fasi successive, come di seguito indicati:
 1. realizzazione della fascia di rispetto Canaletto – Via del Molo;
 2. costruzione strutture diportistiche a Mirabello e Molo Italia;
 3. costruzione molo MMI per il recupero di molo Pagliari;
 4. copertura dell'opera di restituzione ENEL per realizzare la continuità del porto;
 5. realizzazione della darsena e della fascia di rispetto Via del Molo – Fossamastra;
 6. riqualificazione della Calata Paita (primo lotto);
 7. realizzazione del 3° bacino portuale (banchina centrale Canaletto e piazzale Est);
 8. completamento strutture ferroviarie Malaspina – Artom – Canaletto;
 9. realizzazione tunnel di collegamento Stagnoni-Ravano (parte di levante del Porto) a completamento delle strutture viarie dedicate al traffico portuale già previste nel Piano Triennale delle Opere redatto dall'Autorità Portuale;
 - la seconda fase prevede:
 1. l'ampliamento della zona molo Fornelli – Artom con retrostanti piazzali;
 2. completamento della fascia di rispetto e della riqualificazione della calata Paita fino alla zona di S. Cipriani;
 - la prevista consequenzialità nella realizzazione delle opere connesse all'attuazione del PRP risulta in grado di ridurre, preliminarmente, le cause di impatto sulle componenti ambientali prima di procedere al completamento delle opere vere e proprie destinate a potenziare le attività produttive portuali attraverso il potenziamento di moli e banchine;
- relativamente al sistema costruttivo dei moli e banchine:
- all'interno del Porto della Spezia si trovano banchine realizzate con sistemi costruttivi differenti, essenzialmente dipendenti dall'epoca storica di costruzione e delle destinazioni d'uso per esse previste;



- lo standard di riferimento per gli interventi ulteriori previsti dal nuovo PRP, salvo ulteriori innovazioni che potranno svilupparsi nei prossimi anni, è quello recentemente adottato per la ristrutturazione della Calata Malaspina, completata nel 2001, l'ampliamento del molo Garibaldi (in fase di realizzazione) ed il Terminal Ravano realizzate con un nuovo sistema costruttivo di tipo "leggero", basato sull'impiego di palancole in metallo o in calcestruzzo precompresso, che garantisce ottime caratteristiche di resistenza e durezza e una velocità di realizzazione enormemente superiore rispetto alle tecniche tradizionali;

relativamente agli interventi di dragaggio:

- le nuove banchine richiedono l'esigenza di approfondimento dei fondali fino a raggiungere il "battente" necessario per l'evoluzione e l'accosto delle navi; analogamente, occorre intervenire per realizzare idonee profondità dei fondali in corrispondenza dei canali di accesso alle banchine; il dragaggio, inoltre, va inteso come manutenzione funzionale che prescinde dalla realizzazione di nuovi banchinamenti;
- nel caso del golfo della Spezia le attività di dragaggio assumono aspetti di particolare problematicità soprattutto in conseguenza dell'inserimento dell'intero specchio acqueo del golfo della Spezia nel perimetro del sito di interesse nazionale di Pitelli;
- tutte le operazioni inerenti:
 - ✓ gli interventi per la messa in sicurezza d'emergenza delle opere di dragaggio del canale di accesso al Porto della Spezia;
 - ✓ la realizzazione della vasca di colmata e di dragaggio della zona di evoluzione del 3° bacino portuale e della zona antistante il molo Fornelli;
 - ✓ la caratterizzazione fisica e microbiologica dei sedimenti del molo Fornelli e bacino di evoluzione e relativo progetto di dragaggio;
 - ✓ il piano di caratterizzazione della centrale ENEL dalla Spezia;
 - ✓ il Piano di caratterizzazione sito "ex Pertusola" in località Muggiano nel Comune di Lerici;verranno realizzate secondo le modalità e le prescrizioni contenute nel verbale della Conferenza dei Servizi tenuta ai sensi della L.241/90, art.14 e successive modifiche ed integrazioni presso il MATT in data 30 dicembre 2002, finalizzate ad assicurare il conseguimento della massima sicurezza ambientale durante le suddette attività;
- per la modalità dei dragaggi, in sede di C.d.S. si è optato per un sistema a benna mordente idraulica a chiusura ermetica operante in un campo protetto da panne confinate galleggianti in poliestere, saldamente ancorate al fondale esistente mediante corpi morti e catene di collegamento;
- altre prescrizioni imposte dalla suddetta C.d.S. riguardano il Piano di monitoraggio da attuarsi prima, durante e dopo le operazioni di dragaggio con l'impiego di sonde multiparametriche;
- lo smaltimento a terra di tali materiali è previsto dovrebbe presso discariche autorizzate ovvero, per piccole quantità riciclabili, presso impianti di trattamento ed inertizzazione, per poi essere riutilizzati in rilevati stradali o simili; per l'eventuale sversamento del materiale di dragaggio in vasche di colmata devono verificarsi condizioni di permeabilità inferiore a 10⁻⁷ cm/s.;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

relativamente alla cantierizzazione:

- al fabbisogno dei materiali occorrenti per l'esecuzione delle opere di tombamento/riempimento a mare si prevede di far fronte, in parte, mediante l'utilizzo del materiale proveniente dallo scavo delle darsene portuali e del canale di accesso al porto previa bonifica e con materiale proveniente da cave di prestito, da impianti di recupero di S. Stefano Magra e dallo scavo delle gallerie della variante Aurelia e della Pontremolese;
- nello studio di impatto ambientale si fa rilevare la disponibilità dei collegamenti del sistema autostradale per il trasporto dei materiali per cui non si ritiene necessaria una viabilità ad hoc che nella fase di costruzione possa interferire con la la viabilità esistente;
- l'importante aspetto della fase di cantierizzazione delle opere previste nel Piano richiede opportuni approfondimenti che dovranno trovare attuazione nella fase esecutiva delle singole opere al fine della valutazione degli impatti che possono avere effetti sulle componenti ambientali durante il reperimento delle risorse, il trasporto e posa in opera le cui fasi possono coinvolgere anche aree esterne a quelle direttamente interessate dai lavori e con riflessi più diretti nei riguardi del sito d'intervento;

il traffico portuale veicolare:

- relativamente al traffico indotto dalla funzione commerciale le previsioni dello studio di impatto ambientale mettono in evidenza un limitato incremento del traffico su gomma al 2010 rispetto ai valori di base dello studio del 1988 (da 1200 autocarri/giorno a 1350 - 1780 per 250 gg/anno) ed un forte incremento del traffico per ferrovia (da 17 treni/giorno a 45 - 60 considerando 300 gg/anno), in dipendenza del previsto aumento della movimentazione annua totale di containers da 850.000 TEUs del 1998 a 1.640.000-2.016.000 TEUs previsione minima e massima al 2010;
- in base alle previsioni del traffico ferroviario e del traffico stradale del giorno di punta sono state dimensionate le infrastrutture ferroviarie (29 binari) e stradali (3 corsie per ogni direzione);

le ricadute sulla mobilità terrestre:

- lo studio trasportistico è stato articolato mediante:
 - 1) l'individuazione dei flussi di traffico in alcune sezioni in base al Piano Urbanistico del Traffico del Comune della Spezia;
 - 2) è stata ricostruita la matrice O/D degli spostamenti veicolari- utilizzando il software TransCAD sia allo stato attuale che nel nell'anno 2010 di validità del PRP- tenendo conto delle condizioni geometriche della rete stradale e dei carichi indotti dall'intervento;
- allo stato attuale i flussi di traffico ricavati dal PUT della Spezia in 50 sezioni considerate in un giorno feriale-tipo nell'intervallo temporale 7:15 - 8:15 hanno messo in risalto che l'anello composto da galleria Spallanzani, viale S. Bartolomeo, viale Italia e via Amendola, queste tre ultime adiacenti l'ambito portuale, sono interessati da circa 2.500 veic/h complessivamente sull'intera sezione stradale mentre nelle rimanenti infrastrutture si rileva un massimo di circa 1.500 veic/h;



- il PUT, nell'arco temporale dalle ore 07,00 alle ore 22,00, individua in Via Carducci l'asse maggiormente sollecitato con 28.000 veicoli in entrambe le direzioni di marcia mentre in galleria Spallanzani si registra un carico di 20.000 veicoli;
- nel Post-operam (2010), le simulazioni sono state effettuate in base ai flussi di traffico attuali incrementati da quelli indotti a seguito della realizzazione delle azioni di attuazione del PRP prevedendo:
 1. l'incremento del flusso di traffico all'anno 2010 indicando, come previsto nel PUT, in 300 il numero di veicoli commerciali equivalenti /h con destinazione porto ottenuto come media dei valori min. e max. giornalieri nell'arco di 16 ore;
 2. il numero di passeggeri indotti e quindi al numero di veicoli equivalenti generati dall'incremento delle navi crociera sono previsti in 150 accosti/a che, per un carico di circa 1.000 passeggeri/nave, corrispondono a n. 20 pullman turistici corrispondenti a 60 veicoli /h equivalenti;
- le principali differenze dei flussi di traffico fra lo stato attuale e lo scenario futuro nelle sezioni stradali rilevate indicano un aumento più o meno rilevante su tutte le sezioni viarie considerate;
- sulla base degli elementi sopra detti lo studio di impatto ambientale conclude che l'incremento di veicoli commerciali in prossimità della tangenziale con destinazione porto e dei veicoli non commerciali lungo calata Paita, nella condizione più sfavorevole, incide in maniera irrilevante sulla esistente viabilità urbana;
- tuttavia le condizioni generali del traffico ricaveranno alcuni benefici a seguito del completamento di alcune infrastrutture (il 3° lotto della variante Aurelia, il nuovo svincolo della variante Aurelia, lo svincolo di Beverino sulla A12 ed il collegamento con il comune di Lerici);
- le interferenze del traffico portuale con il traffico cittadino, saranno ancor più limitate a seguito dell'entrata in funzione della galleria subalvea di collegamento con il porto di levante verranno ancora ridotte dopo la realizzazione dell'altro sottopasso in località Stagnoni e del nuovo assetto del sistema portuale ferroviario previsto dal PRP;

costi e benefici del nuovo PRP:

- dai risultati complessivi dell'indagine svolta, secondo le previsioni dello studio di impatto ambientale, emerge come le attività portuali, che trovano il proprio fulcro nell'area demaniale portuale, rappresentano dal punto di vista dei loro effetti diretti, indotti e indiretti una quota pari a circa il 20-25 per cento dell'economia e dell'occupazione del sistema produttivo locale (SPL) della Spezia;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

per quanto riguarda la componente atmosfera:

- nella fase ante-operam, la valutazione degli impatti prodotti dalle attività portuali sull'ambiente atmosfera è stata riferita ad una fascia territoriale larga circa 250 metri dal perimetro del bacino portuale della Spezia;
- la dispersione nei bassi strati dell'atmosfera è stata valutata sulla base dei dati meteorologici nell'area di studio, del grado di confinamento delle sezioni stradali(d/H)che tiene conto della



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

larghezza stradale, dell'altezza media fabbricato confinante, della direzione ed intensità del campo anemologico;

- l'area costiera interessata è stata suddivisa in 5 macrozone (A, B, C, D, E) caratterizzate da prevalenti destinazioni d'uso omogenee per ciascuna delle quali territorialmente delimitata è stata definita la sua sensibilità all'inquinamento in base all'uso del territorio (sensibilità alta alle aree ospedaliere - scolastiche - A - e bassa alle aree con uso industriale - E -);
- le fonti di inquinamento considerate sono riferite alle attività industriali e portuali ed al traffico urbano;
- i dati acquisiti dall'Assessorato Ambiente della Provincia della Spezia, ai sensi del DPR 203, riguardanti un campione di aziende produttive localizzate nell'area portuale rappresentative sia per dimensioni che per attività svolte, mettono in evidenza quanto segue:
 - ✓ le emissioni in atmosfera sono dovute ad attività di carpenteria metallica, verniciatura, trasporto e stoccaggio di materie inerti e cereali;
 - ✓ gli inquinanti caratteristici emessi in maggiore quantità si riferiscono a polveri e COV in prevalenza mentre risultano presenti in minori quantità COx, NOx, SOx;
 - ✓ il carico emissivo è distribuito su ampie aree (diffuse) e/o convogliate in camini muniti di impianti di abbattimento polveri e SOV;
 - ✓ tutte le attività previste dal DPR 203/88 e successive modifiche ed integrazioni presentano annualmente alle Autorità competenti le prescritte relazioni tecniche; in particolare sono state monitorate le attività industriali operanti all'interno del porto individuando le industrie soggette al rispetto delle norme previste dal DM 16.01.2004, n. 44, che secondo il proponente, hanno adempiuto agli obblighi previste da detto decreto;
- per quanto riguarda il traffico stradale l'emissione totale in atmosfera degli inquinanti PM10, CO, COVNM ed NOx nelle vie limitrofe al sedime portuale è stata ricavata con il metodo Corinar sulla base dei dati del PUT del Comune della Spezia e del parco vetture circolante della provincia della Spezia desunti dall'ACI;
- nel settembre dell'anno 2001 da parte del Comune della Spezia e dell'ARPAL è stata effettuata una campagna di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico nelle vicinanze del porto ricavando valori relativi a: CO, PM10, NOx, SO2, O3, PTS, Cadmio, Benzo (a) pirene, Benzene (C6H6), Pb;
- allo stato attuale gli indicatori con una certa problematicità sono: il PM10 con superamenti del limite DMA 25 novembre 1994 e DMA 2 aprile 2002 n. 60 in alcune postazioni (C.so Nazionale, Via Valdilocchi); le polveri totali PTS, con i valori massimi che, in Viale Italia, superano il livello di attenzione DMA 15 aprile 1994 (150 µg/m³), il benzene (concentrazioni maggiori di 10 ng/Nm³ in cinque punti di monitoraggio); il benzo(a)pirene, con valori medi e massimi superiori al limite di 1 ng/m³ indicato dal DMA 25 novembre 1994 e l'NO2;
- l'attuazione del nuovo PRP comporta variazioni del carico emissivo attuale, sia diretto correlato alle attività che si svolgono all'interno dell'ambito portuale, sia in conseguenza delle variazioni attese per i flussi di veicoli leggeri e pesanti e del traffico marittimo;

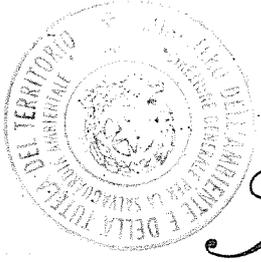


per quanto riguarda le attività portuali:

- in base al cambiamento delle destinazioni d'uso delle aree del porto e riprendendo la classificazione delle varie zone omogenee, si prevedono le seguenti variazioni degli impatti per i singoli ambiti portuali:
 - ✓ sostanziale mantenimento della situazione emissiva attuale negli ambiti 1, 2 e 8 (Le Grazie, Panigaglia e Porto Lotti); marginali incrementi delle emissioni negli ambiti 3 e 4 (Fezzano e Cadimare); riduzione di emissioni di origine industriale e cantieristica negli ambiti 5 e 10 (calata Paita e seno di Pertusola); potenziale aumento delle emissioni di origine industriale e cantieristica negli ambiti 6, 7 e 9 (porto commerciale e cantieri del Muggiano); aumento emissioni da traffico veicolare leggero negli ambiti 3, 5, 8 e 10 (Fezzano, Paita, p.Lotti e Pertusola); aumento emissioni da traffico pesante nell'ambito 8 (Lotti);

le variazioni determinate dal traffico:

- le verifiche di impatto sulla qualità dell'aria dovuto al traffico sono state determinate dai seguenti elementi: analisi della composizione del parco circolante attuale e riferite all'anno 2010, e calcolo dei relativi coefficienti di emissione con il metodo CorinAir; calcolo delle emissioni ante e post operam in base ai dati dello studio del traffico;
- secondo lo studio di impatto ambientale, le aree urbane nell'area perimetrale al porto più direttamente interessate dal traffico veicolare beneficeranno di una significativa riduzione di emissioni che, a parità di condizioni di dispersione degli inquinanti, si tradurrà in un miglioramento della qualità dell'aria rispetto alla situazione attuale in percentuali variabili dal 47% (PM10 all'81% (COVNM);
- il Porto della Spezia è inserito nel contesto urbano per cui risulta difficile distinguere le emissioni atmosferiche legate alle attività del porto da quelle determinate dalle restanti attività presenti nell'intorno e dal traffico con la conseguente impossibilità di compilare un bilancio quantitativo delle emissioni portuali rispetto al quale definire gli obiettivi di miglioramento;
- il potenziale aumento delle emissioni determinate dallo sviluppo delle attività industriali e cantieristiche negli ambiti 6, 7 e 9 viene valutato solo in termini generici e qualitativi;
- le variazioni direttamente correlate alle attività portuali vengono valutate facendo ricorso, di massima, ad indicatori qualitativi a causa delle scarse informazioni quantitative disponibili oltre che per la difficoltà di compilare un bilancio quantitativo delle emissioni portuali rispetto al quale definire obiettivi e mitigazioni;
- in assenza di un quadro di riferimento programmatico circa la tipologia ed il numero di attività produttive ed industriali che potranno trovare sede nelle relative aree, si prevede che la localizzazione di nuovi carichi inquinanti venga preceduta da una riduzione delle attuali emissioni, almeno compensativa rispetto ad eventuali nuovi carichi;
- l'ambito più problematico è sicuramente quello del Porto Commerciale per la significativa ricorrenza di venti dai settori meridionali e per la presenza di una rete viaria urbana a pettine perpendicolare alla costa che introduce possibili situazioni di incanalamento degli inquinanti, in particolare quelli originati dalle operazioni sui piazzali (PTS, PM10, emissioni veicolari), verso il centro urbano della Spezia;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- lo studio di impatto ambientale ha ipotizzato nel lungo termine il rinnovo del parco circolante che veda l'immatricolazione delle autovetture, autocarri leggeri ed autocarri pesanti, rispettivamente, dopo gli anni 1997, 1994, 1997; in base a detta composizione sono stati ricavati con il metodo CorinAir i coefficienti di emissione totale per il PM10, CO, COVNM ed NOx;
- i dati presi a base per la valutazione degli impatti sull'ambiente atmosfera sono da ritenersi poco rappresentativi sia per le modalità di acquisizione che per i periodi considerati;
- al riguardo si rendono indispensabili opportune campagne di monitoraggio in continuo da effettuarsi prima, durante ed al termine dell'attuazione del PRP in ambiti più estesi per localizzazione e periodi temporali al fine di verificare le variazioni determinate dalle attività portuali sia nel proprio ambito che nei riflessi del centro urbano in relazione alle mutate condizioni operative ed in relazione alle singole procedure di pronuncia di compatibilità ambientale per le singole opere;
- il previsto sistema di abbattimento delle polveri emesse e risollevate nei piazzali di carico/scarico e stoccaggio mediante una sistematica ed organizzata azione di pulizia delle sedi stradali e dei piazzali non si ritiene, singolarmente, condizione sufficiente per l'abbattimento totale dei detti inquinanti se non integrato con altre azioni preventive ed opportune procedure in grado di minimizzare l'alterazione della qualità dell'aria nei bassi strati dell'atmosfera;
- la Giunta Regionale ha adottato il piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria, pur non operante in quanto non ha ottenuto la formale approvazione da parte del Consiglio regionale della Liguria al quale è stato sottoposto, può tuttavia ritenersi un'utile quadro di riferimento;
- le problematiche affrontate ai fini della pianificazione in materia di tutela dell'ambiente dall'inquinamento atmosferico si riferiscono alle seguenti azioni che sono state considerate nella redazione del Piano: inventario delle fonti di emissioni di inquinamento; la mappatura del territorio ai sensi del DM 60/02 in base alle caratteristiche delle zone mappate; tramite appropriati studi--tenuto conto della distribuzione delle fonti d'inquinamento presenti in regione, delle caratteristiche territoriali e meteorologiche, dei dati di monitoraggio della qualità dell'aria--il territorio è stato classificato in 6 zone in base agli inquinanti normati dal DM 60/02 (NOx, SOx, CO, PM10, benzene e Pb); l'analisi delle tendenze mediante la valutazione delle emissioni proiettate negli anni futuri (2005, 2010, 2015); le misure occorrenti per il miglioramento della qualità dell'aria e loro attuazione; sono state selezionate tutte le possibili misure che possono avere influenza positiva sulla qualità dell'aria correlandole alla responsabilità di attuazione;
- secondo il Piano, il Comune della Spezia inserito in zona 2 deve la maggior parte delle emissioni di NOx, PM10, SOx e COV alla combustione dell'industria dell'energia (centrale ENEL) mentre il contributo al quadro emissivo del sistema trasporti è prioritario per CO, COV, e determinante per NOx e PM10;
- l'attività marittima unitamente ai trasporti su strada contribuisce significativamente per le emissioni di NOx (dopo l'ENEL);
- le maggiori criticità per il comune della Spezia sono rappresentate, in prima misura dalle emissioni di PM10 della centrale Enel seguite da quelle dovute al traffico su strada ed all'attività marittima; le emissioni più significative dei COV derivano, in ordine decrescente, dai trasporti



su strada, dai motocicli, dall'attività marittime, dalla produzione di energia e per ultimo dall'uso dei solventi;

- in detto comune i valori stimati nel 2001 risultano superiori ai limiti del DM60/02 sia per gli NOx che per il PM10 mentre la scenario tendenziale prevede un leggero miglioramento nel tempo delle suddette criticità ma non il raggiungimento dei limiti in tutte le aree comunali alle date stabilite;
- per il raggiungimento degli obiettivi futuri il Piano prevede azioni aggiuntive per tutti i comuni delle zone 1-2-3-4 considerate più sensibili, azioni comprese in specifici programmi di intervento a carico della Regione Liguria e degli Enti locali;
- detto Piano inserisce il Comune della Spezia fra quelli nei quali risulta prioritario intervenire con misure ed attuazione di provvedimenti inquadrati in una politica di trasporto urbano sostenibile rivolti alla riduzione del traffico urbano, principale fonte di inquinamento atmosferico con conseguenti benefici per l'atmosfera e l'ambiente acustico;
- in merito, le azioni strategiche a livello locale sono riferite ai Piani di mobilità urbani previsti dal PGT, ai Piani Integrati previsti negli obiettivi del PR di interventi, al PUT, ai piani di bacino di traffico;
- una particolare influenza sulla qualità dell'aria nel territorio del Comune della Spezia è rappresentata dalle emissioni dovute alla produzione di energia; per tale aspetto il Piano è stato elaborato in coerenza del Piano energetico ambientale della Regione Liguria;
- le azioni specificate nel piano, concernenti: i trasporti, le sorgenti puntuali, le sorgenti diffuse, l'implementazione della conoscenza, le misure di carattere generali, organizzative e gestionali per quanto riguarda il Comune della Spezia prevedono:
 - ✓ il rinnovo del parco circolante, la riduzione delle percorrenze e dell'impatto autostradale sui centri urbani, la riduzione dell'impatto locale dovuto al trasporto delle merci, l'ottimizzazione dell'intermodalità, la riduzione dell'impatto determinato dai trasporti pubblici, la disincentivazione dell'uso del mezzo privato, la diminuzione del traffico dei mezzi pesanti e delle emissioni dei porti, il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale ad impianti esistenti per la riduzione delle emissioni, la promozione di iniziative finalizzate all'impiego del teleriscaldamento;
- le azioni previste nei suddetti programmi, se utilmente e razionalmente attuate con il concorso di tutti gli Enti interessati, potranno costituire validi strumenti per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;
- dette azioni dovranno essere integrate con azioni di monitoraggio continuo al fine di valutare gli effetti prodotti apportando, ove se ne rilevasse la necessità, gli eventuali necessari correttivi ed adattamenti;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- L'Autorità Portuale, in accordo con ARPAL, Comune della Spezia, Amm.ne Provinciale ed altri enti territoriali, ha già programmato una campagna di rilevamenti con stazioni interne al porto e nel centro di Fossamastra, al fine di valutare la reale influenza delle attività portuali sull'inquinamento atmosferico del centro abitato limitrofo al porto, in particolare:
 - ✓ come risulta dalle attività preliminari della C.N.E.I.A., le emissioni di NOx e di COV derivanti dalle attività portuali possono contribuire ad incrementare le concentrazioni in atmosfera di particolato secondario e quindi concorrere ad incrementare la formazione di PM10 che risulta inquinante critico a livello nazionale per i reiterati superamenti dei limiti di legge imposti dal D.M. 60/2002; la medesima Commissione sta attualmente mettendo a punto a livello nazionale gli strumenti tecnici (modelli diffusivi) idonei a quantificare l'entità del fenomeno con certezza ed a valutare la sua incidenza sul territorio;
 - ✓ in attesa delle future determinazioni tecnico-scientifiche della CNEIA e dei relativi indirizzi normativi che potranno derivare, risulta quindi possibile valutare la compatibilità ambientale del progetto nell'area vasta interessata dalle potenziali ricadute degli inquinanti ma non è possibile effettuare valutazioni a scala regionale o sovraregionale, secondo un approccio integrato di tutela della qualità dell'aria che comprenda tutti i contributi derivanti dai diversi comparti emissivi (trasporti, industria, riscaldamento, ecc.);

L'ambiente idrico e l'ecologia marina relativamente alle caratteristiche della rada della Spezia:

- lo studio di impatto ambientale analizza le componenti rilevanti dell'ecologia portuale quali il sedimento ed i movimenti/ristagni delle acque portuali (frattale di costa) e delle potenziali conseguenze di risospensione del materiale sedimentato, tutti fattori che agiscono sulla formazione dei nutrienti che risultano influenzati: dagli apporti di acque continentali sia naturali che antropici, dalle acque marine in entrata, dalle correnti e venti dominanti, dalla radiazione solare e dal movimento dei vari tipi di natanti;
- per l'individuazione dei parametri sensibili per l'ecosistema marino (T, pH, O2 disciolto, composti azotati, P, coliformi fecali etc.), la zona di studio viene divisa in tre aree con caratteristiche e funzioni d'uso diverse:
 1. Area A: zone contigue alla città, urbanizzate e/o destinate agli usi portuali nella quale prevale la qualità estetica delle acque;
 2. Area B: estesa a Sud, dalla darsena "Duca degli Abruzzi" alle zone di mare aperto, oltre la diga Foranea, caratterizzata anche dall'idoneità alla miticoltura e da usi ricreativi;
 3. Area C: zone esterne alla diga foranea dove la risorsa più vulnerabile è la presenza di una comunità biologica indigena equilibrata (santuario dei cetacei);
- i fattori causa d'impatto sull'ambiente marino portuale dipendono:
 - ✓ dall'uso dell'area portuale con il previsto aumento della capacità di movimento di *containers* e delle dimensioni delle navi;
 - ✓ dalla modifica strutturale della linea di costa - connessa alle nuove rilevanti espansioni a mare - fattori comunque già presenti in una realtà in cui le trasformazioni più rilevanti sono oramai avvenute da tempo dando origine ad un sistema di riferimento caratterizzato da elementi di degrado tipici degli ambienti portuali;



- fuori della rada si estende l'area marina denominata "Santuario dei Cetacei" compresa fra la costa ligure, corsa e provenzale dove è presente un ecosistema pelagico di notevole ricchezza specifica con condizioni di temperatura ed alimentazione ottimali che, almeno per quanto riguarda il settore posto a tutela, è caratterizzato dalla presenza di Meganytiphanes, di tonni, pesce spada, balenottere e globicefali;
- pur non centrale al Santuario dei Cetacei, per il Golfo della Spezia, in virtù della sua relativa vicinanza e per il tipo di circolazione delle acque, deve essere rivolta particolare attenzione atta ad impedire la movimentazione non protetta dei sedimenti del fondo marino all'interno della rada che potrebbe determinare la propagazione di sostanze presenti nei sedimenti a più fine granulometria (come metalli pesanti, composti organici e nutrienti), verso l'area protetta;
- al fine di conoscere, in dettaglio, l'entità dell'idrodinamica interna del Golfo della Spezia con i suoi effetti sull'ambiente marino esterno e dei possibili rischi anche per il Santuario è stato redatto uno studio per valutare:
 - ✓ gli effetti del dragaggio legato alla realizzazione del Piano di Bonifica del Golfo elaborato da ICRAM (marzo 2005) ed approvato dal MATT; secondo il Proponente, grazie alla lenta idrodinamica ed alle misure protettive, detta azione non rappresenta un rischio per il S.d.C. in termini di dispersione accidentale;
 - ✓ gli effetti sul regime idrodinamico delle correnti interne all'area portuale a seguito dei previsti ampliamenti dei moli e delle banchine; da detto studio è emerso, secondo il Proponente, che a seguito della realizzazione delle opere nella rada previste dal PRP non si determinano alterazioni significative dell'idrodinamica interna alla rada bensì si realizza un incremento della velocità delle correnti che favorisce la circolazione interna con effetti positivi sull'ambiente marino del Golfo; gli interventi, inoltre, interessano la parte settentrionale del Golfo vicina all'abitato nel rispetto delle norme ambientali soprattutto per l'impatto acustico;

le cause d'inquinamento delle acque dell'area portuale:

- secondo lo studio di impatto ambientale, l'inquinamento marino risulta caratterizzato da: idrocarburi alogenati incluso PCB e pesticidi, petrolio e derivati, sostanze organiche biotossiche, nutrienti chimici tipici degli scarichi fognari civili e delle concimazioni agricole, agenti microbici patogeni ed acque ad elevata temperatura;
- i torrenti, contribuiscono all'inquinamento determinando effetti fisici di copertura, ma soprattutto causano fenomeni di anossia sul fondale marino accompagnati molto spesso da cattivi odori e da un aspetto sgradevole delle acque a causa del carico organico inquinante veicolato;
- oltre al naviglio maggiore, nell'area portuale è presente un notevole traffico dovuto alle imbarcazioni minori (pilotine, ormeggiatori, controlli, ecc.), nonché da altre cause (es. diporto) che possono rilasciare nel mare idrocarburi essenzialmente connessa all'uso di lubrificanti;
- la rete fognaria cittadina risulta solo parzialmente collegata agli impianti di depurazione esistenti e buona parte del carico inquinante di carattere civile deriva, quindi, dall'immissione nello



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

specchio acqueo portuale degli scarichi diretti a mare proveniente dalla rete fognaria non ancora collegata ai depuratori, particolarmente in porto Lotti e zone prospicienti i porto mercantile;

relativamente alla qualità dell'acqua:

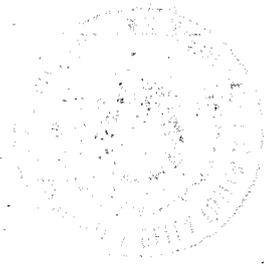
- attraverso l'uso dei mitili come bioindicatori sono state ricavate le concentrazioni dei composti organici e metallorganici quali i PCB (policlorobifenili) con valori variabili da 150 e 500 ng/g in luogo dei valori di concentrazione di PCB totali generalmente inferiori a 100ng/g di peso secco riscontrati in siti non contaminati; il tenore di IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) quantificati nei mitili del Golfo della Spezia non si discosta da quello rinvenuto in altri siti analoghi e indica un livello limitato di inquinamento del corpo idrico esaminato; le concentrazioni di triometani, secondo lo SIA, sono sempre inferiori ai valori previsti dalla normativa (30 µg/l fissato dall'OMS (1984);
- sulla base della scala degli indici TRIX sottoriportato, l'indice trofico calcolato per la rada della Spezia presenta valori compresi tra 4.89 e 6.17 nel periodo autunnale / invernale e 4.38 e 5.72 per il periodo tardo primaverile, con variazioni influenzate da immissioni di corsi d'acqua, degli scarichi fognari ed industriali che condizionano i relativi valori di indice trofico; in particolare, i valori più alti di TRIX pari a 6,17 si registrano per il tratto di mare vicino alla Darsena Duca degli Abruzzi in prossimità del Canale Lagora (arsenale militare);

le caratteristiche microbiologiche e macrobentoniche:

- le diversità specifiche tra i diversi gruppi del fitoplancton presente risulta molto simile all'interno della rada mentre il popolamento zooplantonico presenta differenze tra le zone più esterne del lato Est del golfo-area particolare dove sussistono condizioni ambientali favorevoli alla popolazione- e le rimanenti;
- il macrobenthos, dai risultati di due perizie Enel del 1996, risulta presente in numero di 101 con variazioni compositive e strutturali correlate a due fattori naturali: il gradiente spaziale di confinamento coerente con quanto noto sulla circolazione del golfo della Spezia - che come descritto sopra si svolge prevalentemente in senso antiorario- e la variabilità stagionale;

l'idrodinamica del Golfo della Spezia:

- il campo idrodinamico risulta caratterizzato da:
 - ✓ da una corrente residua entrante dal fondo ed uscente in superficie, legata alla circolazione generale e favorita dal gradiente termico della centrale termoelettrica dell'ENEL;
 - ✓ da una corrente variabile con ciclo giornaliero, indotta dalla brezza locale;
 - ✓ da un fenomeno di "pompaggio" attraverso le bocche dovute alle oscillazioni indotte dalla marea e da una sessa locale;
- il ricambio delle acque interne avviene soprattutto in regime di brezza notturna, ed interessa principalmente la bocca di ponente;
- il volume d'acqua della rada verrebbe completamente ricambiato con acqua marina in 10-20 giorni; nelle zone interne della rada non si risente in alcun modo dell'azione della sessa per cui i tempi di ricambio, di conseguenza, risultano molto più elevati;
- la limitata riduzione della dimensione frattale della linea di costa nello stato post-operam, secondo lo studio di impatto ambientale, non avrà forti effetti sulla circolazione delle acque;



- tuttavia, il proponente segnala la necessità di realizzare le nuove banchine su palafitte per attenuare gli effetti nei confronti della circolazione stessa;

la Situazione ambiente idrico post-operam:

- sulla base del previsto incremento del traffico marittimo (pari al 39.13% entro il 2010), lo studio di impatto ambientale quantifica nel 19% circa l'aumento del carico di nutrienti rispetto al valore attuale;
- l'aumento del traffico marittimo, da un lato genera movimento d'acqua e potenziale ossigenazione superficiale, per contro impone stress all'ecosistema in caso di perdite accidentali o per circolazione di natanti obsoleti;
- il ricambio idrico all'interno della diga foranea, affidato ora alle correnti marine ed al regime dei venti, potrebbe essere incrementato dall'aumento della circolazione idrica interna da conseguire mediante modifiche alla configurazione attuale della diga foranea;
- in base a uno specifico studio idraulico sul calcolo delle onde estreme e dei valori estremi del livello medio del mare finalizzato alla possibile modifica della diga foranea, le simulazioni sulla circolazione superficiale all'interno della rada suggeriscono di abbassare la diga foranea nella parte centrale di 60 cm per un tratto di circa 400 m al fine di migliorare la circolazione a tergo della diga stessa allo stato attuale insufficiente;
- fermo restando i valori di agitazione residua a tergo della diga, l'installazione di frangionde galleggianti per un tratto di 500 m ridurrebbe di circa il 70% l'altezza significativa delle onde estreme valutata in 1,50 m;
- il varco superficiale, inoltre, assicurerebbe un minor tempo di residenza dell'acqua all'interno del bacino per la maggiore capacità di smaltimento della massa d'acqua e quindi migliori condizioni ambientali idriche;
- da tutto l'andamento dei vari parametri che caratterizzano lo stato trofico dell'ambiente idrico marino (temperature, salinità, concentrazione in nutrienti, clorofilla, ossigeno disciolto) si rileva che l'ecosistema del golfo sembra in grado di metabolizzare parte del carico di nutrienti provenienti dall'esterno in quanto non si verificano fenomeni distrofici persistenti ma solo temporanei;

Suolo, sottosuolo ed idrologia superficiale:

- geomorfologicamente la linea di costa si presenta notevolmente frastagliata con numerose incisioni di origine fluviale che spesso portano in affioramento i termini più antichi presenti nell'area;
- il territorio prospiciente il porto della Spezia risulta particolarmente sensibile a fenomeni franosi causati dalla presenza di livelli argillosi intercalati a livelli più competenti, versanti a franapoggio, fratturazione;
- il reticolo idrografico è molto sviluppato, e comprende circa 30 bacini idrografici principali e numerosi sotto bacini caratterizzati da corsi d'acqua minori che nel complesso drenano direttamente verso la baia della Spezia con i valori massimi di portata riscontrabili per il Canale Lagora e per il Canale Fossamastra; a dette portate vanno aggiunti gli apporti prodotti dalle reti fognarie e dagli scarichi industriali;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- dai risultati delle indagini geomorfologiche emerge un quadro geologico caratterizzato da importanti complicazioni strutturali che hanno guidato e vincolato l'evoluzione morfologica ed idrologica del territorio della Spezia;
- la configurazione geomorfologica della baia della Spezia risulta particolarmente sensibile ai fenomeni di dissesto; le opere di modifica ed ampliamento previste per il porto della Spezia dovranno essere effettuate parallelamente ad una attenta opera di gestione e miglioramento sia dei principali bacini defluenti direttamente sulla baia, sia dei principali versanti prospicienti il porto;
- occorre, inoltre, un'attenta valutazione degli apporti solidi dei corsi d'acqua, che defluiscono nella baia, aspetto non trascurabile in quanto un apporto solido superiore a quello medio, potrebbe produrre delle variazioni batimetriche del fondo marino con conseguenti problemi alla navigazione ed inevitabili conseguenze economiche;

la componente acustica:

- il Piano di zonizzazione acustica del Comune della Spezia inserisce l'area portuale nella classe VI, mentre la fascia dell'ampiezza di 250 m dal limite di costa interessata dall'attività portuale viene classificata come segue:

Zona A	Prevalente Classe III, presenza di Classi IV e II
Zona B	Sono presenti Classi I, II, III e IV
Zona C	Prevalente Classe IV, presenza di Classi III e I
Zona D	Prevalente Classe V, presenza di Classi IV, III, II, I
Zona E	Prevalenti Classi II e IV, presenza di Classi I e II

- l'indagine conoscitiva eseguita dall'ANPA per conto del MATT sulla rumorosità prodotta dai porti dal quale risulta che:
 - ✓ in generale, gli ambiti portuali sono inseriti in contesti urbani, come avviene anche per il porto della Spezia, con la conseguenza che è difficile una separazione tra la componente di rumore legata alle attività del porto rispetto alle restanti attività presenti nell'intorno;
 - ✓ i livelli di rumore diurni registrati nelle differenti realtà portuali non superano i 70 dB(A) e mediamente i valori di Leq registrati in continuo nelle differenti postazioni prescelte in prossimità dei porti si mantengono tra i 60 e i 70 dB(A); nel periodo di riferimento notturno, i risultati hanno mostrato livelli di rumore mediamente pari a 60 dB(A), con valori che oscillano tra 56,6 e 68,9 dB(A);

clima acustico ante-operam:

le emissioni nell'area portuale:

- al fine di giungere ad una più precisa valutazione dell'impatto acustico associato all'esercizio del porto, sono state rilevate le emissioni acustiche di nove aziende localizzate nell'ambito portuale scelte per la loro importanza e rappresentatività (al loro interno si svolgono le attività più comunemente presenti nel porto della Spezia) che hanno dato valori variabili da un minimo di 50 dB(A) per le attività di diporto a 80 dB(A) per lo scarico - carico merci con particolare riferimento alle attività svolte al molo Garibaldi;



le emissioni da traffico:

- dall'analisi dei dati PUT sono stati ricavati i flussi omogeneizzati di traffico di punta per le vie di maggior percorrenza che si identificano con quelle che costeggiano il porto (Viale Nicolò Fieschi, Viale Giovanni Amendola, Viale Italia e Viale San Bartolomeo) e quelle che portano alle autostrade (Via G. Carducci e tunnel esistente);
- la campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico del traffico promosso dall'Amministrazione comunale nell'anno 2001 ha evidenziato il superamento, ante-operam, dei limiti massimi di immissione indicati dalla zonizzazione comunale in quasi tutte le postazioni;
- la stretta interazione tra area portuale e aree urbanizzate, mediate da una viabilità principale urbana peri-portuale anche interessata da flussi con origine destinazione Porto della Spezia, rende impossibile attribuire la fonte del rumore; alcune tipologie di attività localizzate nel Porto della Spezia sono, in ogni caso, sicuramente associate ad un rilevante carico di rumore e tra queste lo scarico delle navi nel porto mercantile e la movimentazione dei containers, caratterizzate da livelli in prossimità della sorgente compresi tra 70-80 dB(A);

il clima acustico post-operam:

- la stima dei livelli post-operam di una realtà portuale come La Spezia costituisce un problema di estrema complessità la cui definizione dovrebbe essere affrontata con la caratterizzazione sperimentale delle sorgenti di rumore attuali al fine di introdurre nello scenario futuro le variazioni localizzative determinate dall'attuazione del Piano;
- gli interventi previsti dal PRP sono prevalentemente associati ad un aumento del carico di rumore, fatta eccezione per alcuni ambiti in cui la condizione finale risulterà simile a quella iniziale (1, 2, area militare e parzialmente 8) e per altri in cui gli interventi determinano effetti di segno opposto (5, 6 e 10);
- l'entità delle variazioni di flusso autoveicolare determinata dalle attività portuali per nuove funzioni passeggeri, commerciali, merci containerizzate e non, navi traghetto e navi crociere, in base allo studio sul traffico prodotto, non aggravano in modo rilevante la viabilità urbana in termini di capacità e di livello di servizio in quanto causano, secondo lo SIA, incrementi di rumorosità che a parità di condizioni cinematiche del flusso non dovrebbero essere superiori ad 1 dBA;
- in analogia all'inquinamento atmosferico, anche per il rumore le maggiori problematiche associate alle previsioni del PRP della Spezia sono localizzate nell'ambito 6 del Porto Commerciale dove la specializzazione funzionale determinerà una maggiore concentrazione del carico di rumore in un'area antistante al centro abitato in cui prevalgono funzioni residenziali;
- gli adempimenti comunitari in materia di rumore (predisposizione della mappatura acustica del traffico veicolare, ferroviario, aeroportuale e dei siti industriali, inclusi i porti principali, secondo la Direttiva 2002/49/CE), in attesa che il quadro normativo nazionale consolidi certezze, forniranno l'occasione per comporre un quadro conoscitivo; in tal senso, il PRP di La Spezia fornisce l'occasione di riorganizzare funzionalmente le attività caratterizzate da emissioni acustiche significative o disturbanti, di introdurre opportune accortezze gestionali preventive e azioni di mitigazione finali;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- gli interventi di insonorizzazione nell'area portuale hanno efficacia limitata ad alcune categorie di emissioni (impianti di ventilazione, impianti fissi, ecc.) mentre diventa difficile, se non impossibile, pensare di ridurre: le emissioni di rumore determinate dai mezzi adibiti alla movimentazione dei container, le emissioni di rumore delle gru e delle navi ormeggiate in banchina; a tal fine sarà determinante un assiduo controllo da parte dell'AP;
- l'impatto acustico può essere riqualificato solo nel lungo periodo mediante il rinnovamento tecnologico degli impianti, macchine o attrezzature optando per tecnologie caratterizzate da minime emissioni di rumore ovvero con l'adozione di specifiche azioni di mitigazioni locale su impianti o fasi di attività suscettibili di confinare le sorgenti di rumore;
- si dovrà procedere ad un monitoraggio in continuo in accordo con l'ARPAL- prima, durante e nella fase di attuazione del Piano- per l'individuazione dei livelli sonori immessi in corrispondenza dei ricettori più prossimi allo svolgimento delle attività portuali più impattanti per definire i possibili interventi anche passivi di mitigazione sui singoli ricettori sensibili;
- il protocollo tecnico d'Intesa stipulato tra l'AP ed il Comune della Spezia per la verifica della rumorosità derivante dall'attività portuale mediante: la raccolta, l'organizzazione e l'analisi dei dati già acquisiti unitamente ad una nuova campagna di misure; l'individuazione e la quantificazione degli apporti acustici delle varie sorgenti e la predisposizione delle conseguenti misure di contenimento integrate con il piano di risanamento della società che rappresenta gli operatori portuali. A tal fine l'AP ha affidato l'esecuzione di una campagna di rilevamenti fonometrici ed analisi acustiche in siti ricettori interni ed esterni al porto;

la Salute pubblica:

- allo stato attuale e in base alle informazioni di fonte pubblica disponibili, si riscontrano concentrazioni in atmosfera superiori ai limiti di legge:
 - ✓ PM10: il valore limite medio annuale di 40 g/m³ viene superato in due postazioni su otto;
 - ✓ PTS: il valore limite massimo di attenzione di 150 g/m³ viene superato nella postazione di Viale Italia. Non viene superato quello di allarme;
 - ✓ Benzene: si hanno concentrazioni maggiori di 10 g/m³ in cinque postazioni su 24;
 - ✓ Benzo(a)pirene, con valori medi e massimi superiori al limite di 1 ng/m³;
- anche per il rumore nelle ore notturne, nel 62% delle postazioni, si ha il superamento dei limiti previsti dal Piano di zonizzazione del Comune della Spezia;
- dai dati sulla Salute pubblica a livello nazionale rilevati negli anni 1980 e 1998 sono stati estrapolati i dati relativi alla Regione Liguria che si conferma, per età della popolazione, come la regione più "vecchia" d'Italia: la percentuale di anziani pari al 24,3 % della popolazione, è la più elevata del Paese, di gran lunga superiore al dato nazionale (17,6 per cento); l'indice di vecchiaia regionale, pari al 235,7 per cento, è il più alto del Paese e circa il doppio di quello nazionale (120,6 per cento); il tasso di mortalità più basso è presente nella ASL Spezzino (12,9) nonostante l'elevata percentuale di anziani (24,5);



- l'attuazione delle misure ed azioni specifiche previste nel Piano di Risanamento dell'atmosfera della Regione Liguria per il Comune della Spezia comporteranno, nel tempo, benefici effetti sulla qualità dell'aria ed in parte anche sull'ambiente acustico;

il paesaggio naturale ed antropico:

- il sistema collinare dell'area interessata mette in risalto una struttura in cui i crinali principali confluiscono nelle valli creando insieme ai crinali secondari dei sottobacini idrografici;
- il nucleo storico della cittadella Spezia sviluppa il tessuto urbano ottocentesco a maglia regolare, seguito dalla recente espansione, sostanzialmente priva di identità paesistica e alquanto caotico; tutto il litorale è attrezzato a scopi cantieristici, militari e mercantili con infrastrutture che interrompono, anche visivamente, il rapporto città - mare;
- in questo paesaggio si caratterizzano, soprattutto nell'area della Spezia, i segni provocati dalle infrastrutture di trasporto che dividono nettamente il tessuto urbano, gli oleodotti, le gru nell'ambito portuale e le ciminiere;
- relativamente ai diversi ambiti d'intervento si individuano sul territorio i punti di massima intervisibilità nell'area vasta e i punti notevoli per la localizzazione e/o la frequentazione ed i corridoi con continuità visiva verso l'oggetto di studio; la cartografia prodotta presenta una sintesi della Vulnerabilità del Paesaggio dalla quale si evince, tra l'altro, che la vulnerabilità alta si riscontra solo in corrispondenza dell'ambito 1 (Seno delle Grazie), mentre è classificabile come bassa quella per le aree di litorale destinate ad uso commerciale e bassissima per le zone già compromesse come quelle industriali;
- l'impatto degli interventi degli ambiti 5-6 (porto mercantile) risulta notevole, anche se barriere morfologiche di origine antropica e naturale ne riducono la percezione da terra, in un territorio che è comunque già fortemente infrastrutturato; anche la percezione degli ambiti 7-8-9-10 è notevole dal mare, comunque in un contesto territoriale già fortemente urbanizzato, anche se, secondo lo SIA, gli interventi sugli ambiti 8-9-10 particolarmente visibili dal mare, non ingenerano situazioni di degrado, bensì di riqualificazione; gli ambiti 1-2-3-4 sono soggetti ad interventi piuttosto limitati e comunque maggiormente percepibili dal mare;

siti di Importanza Comunitaria (SIC) e ZPS:

- riguardo la valutazione di incidenza si sottolinea che i Siti di Importanza Comunitaria e le Zone a Protezione Speciali individuate nel territorio Spezzino non ricadono all'interno delle aree di intervento del PRP;
- riguardo della mancata valutazione di incidenza per il Sito di Interesse Comunitario "Costa di Maralunga" (IT 1345114), in considerazione della possibile influenza delle nuove attività previste dal PRP presso l'adiacente Seno di Pertusola, si rileva che la tipologia di azione prevista dal PRP in prossimità di tale sito rispetta l'esigenza di tutela del sito stesso ed offre ampie garanzie di non incidenza in quanto nella zona di confine del sito viene esplicata ora un'attività di tipo industriale che il PRP converte in funzione turistico-diportistiche senza interventi strutturali e con decremento di emissioni e, complessivamente, con minori rischi impattanti soprattutto per l'avifauna presente (rischio di collisioni);



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

l'ambiente idrico terrestre e marino:

- le Norme generali in materia di tutela delle acque del mare, con particolare riguardo al Decreto legislativo n. 152/99, di fatto hanno affidato alle Regioni tutte le competenze relative alla tutela delle acque sia in termini di predisposizione e di attuazione dei piani di monitoraggio che di raggiungimento degli obiettivi di qualità delle acque stesse;
- in base alle norme del D.L.vo 24 giugno 2003 n. 182 l'AP ha il compito di redigere il PIANO di raccolta e successivo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per la prevenzione dell'inquinamento con particolare riguardo agli scarichi liquidi di carattere civile (sewage) delle navi;
- a tal fine nello studio di impatto ambientale si prevede di fornire un servizio a terra per il collettamento e per la depurazione dei liquami delle navi le cui dimensioni dipendono dal tipo di funzione che svolgono le navi;
- il carico inquinante derivante dalle acque meteoriche risulta elevato per l'apporto dovuto alle acque di ruscellamento che dilavano i piazzali e le sedi stradali e confluiscano in mare;
- la soluzione di effettuare il trasbordo delle acque luride mediante bettoline per consegnarle al punto di collettamento, perseguibile solo in alcuni casi, quando cioè il volume dei liquami da raccogliere risulta modesto, non appare idoneo per grandi volumi quali quelli derivanti dalle navi di grande stazza;
- al fine di evitare alterazioni nei delicati equilibri idrologici si prevede il monitoraggio dei deflussi delle acque superficiali e la valutazione del carico solido trasportato nonché il monitoraggio della concentrazione dei nutrienti e dei Chemicals;
- negli ambiti industriali 6, 7, 9 e 10 dovranno essere predisposte reti di raccolta delle acque di prima pioggia e strutture di stoccaggio impermeabili dei prodotti della lavorazione al fine di evitarne l'infiltrazione;
- tutte le operazioni di dragaggio verranno realizzate secondo le modalità e prescrizioni riportate nel verbale della Conferenza dei Servizi tenuta ai sensi della L.241/90, art.14 e successive modifiche ed integrazioni presso il MATT in data 30 dicembre 2002, finalizzate ad assicurare il conseguimento della massima sicurezza ambientale durante le suddette attività;
- nel PRP non vengono chiariti miglioramenti al sistema di depurazione delle acque reflue né di contenimento delle polveri dovute a movimentazione delle "rinfuse" che pare evidenziare una carenza dello studio di impatto ambientale;
- necessario limitare le concentrazioni di nutrienti e di chemicals all'interno della rada portuale attraverso la costruzione di opere di diversione (raccolta reflui dalle sedi stradali, controllo delle acque di scarico, controllo affluenti domestici ed industriali); in questo contesto assume particolare importanza la costruzione di opere di canalizzazione in depuratori delle acque di dilavamento delle banchine portuali e delle sedi stradali e la depurazione degli scarichi a mare dei principali corsi d'acqua;



atmosfera:

- gli ambiti più sfavoriti sono quelli in cui avverranno maggiori movimenti di terra, attività sui piazzali e traffico di mezzi d'opera;
- dovranno essere garantite lavorazioni "pulite", con sistematiche operazioni di pulizia dei piazzali, delle piste di cantiere e dei camion in uscita. Secondariamente si può intervenire con azioni di contenimento "passive", da intensificare a seconda delle condizioni meteorologiche (velocità del vento, umidità relativa, ecc.) quali inaffiatura di cumuli e dei piazzali, copertura dei carichi polverulenti, ecc.;
- secondo lo studio di impatto ambientale, la presenza di buone condizioni di circolazione dell'aria nei bassi strati dell'atmosfera, l'assenza di ostacoli in grado di determinare ricadute del pennacchio in aree abitate, la significativa distanza tra area urbana e area portuale marittima, sono sufficienti condizioni di garanzia per escludere problemi di qualità dell'aria causati dalle emissioni del traffico marittimo;
- la fascia cuscinetto, se composta di un idoneo mix vegetazionale arboreo e arbustivo, può aiutare ad incrementare la quota di deposito della frazione più pesante delle polveri;
- il miglioramento tecnologico, unitamente alla migliore efficienza del ciclo produttivo, può contribuire a contenere le emissioni in fase di esercizio; ma è anche necessario prevedere che le nuove emissioni autorizzate all'interno del sedime portuale siano conformi allo stato riconosciuto della tecnica, determinato in base ai criteri ambientali delle vigenti Direttive UE;
- in corrispondenza delle viabilità di accesso è necessario adottare interventi attivi per la mitigazione della dispersione degli inquinanti;

impatto acustico:

- secondo lo studio di impatto ambientale, una parte rilevante del disturbo è originata, oltre che dall'attività portuale vera e propria, anche da comportamenti degli operatori generalmente poco attenti a considerare la propria attività in termini di effetti ambientali;
- per tale aspetto l'AP è dotata di poteri decisionali e prescrittivi in grado di contribuire in modo decisivo al contenimento dell'impatto da rumore, sia agendo dall'interno del porto con "aggiustamenti" giornalieri rispetto alle modalità di conduzione delle attività, sia con interventi di indirizzo rispetto ai comportamenti degli operatori;
- i previsti provvedimenti sulle pavimentazioni stradali (drenanti fonoassorbenti a doppio strato e in strato sottili), portuali e periportuali - inserite all'interno del piano di risanamento acustico comunale - se sperimentate positivamente potranno essere valutati nei confronti della possibile mitigazione dei previsti aumenti del clima acustico indotti dal traffico secondo lo SIA limitati;
- l'attenuazione dell'impatto acustico è stata così concepita: con l'ampliamento della fascia di rispetto con allontanamento delle attività rispetto alla zona urbana ed il trattamento della fascia di rispetto con movimento di barriere di protezione di natura composita;
- per mitigare i rumori prodotti dalla movimentazione dei containers si prevede di applicare sistemi di avvisatori acustici nei limiti consentiti dalle norme di sicurezza con l'eliminazione dei fastidiosi rumori (cicalini) emessi dalle gru durante il periodo notturno;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- la prevista fascia di rispetto cuscinetto, per determinare un'efficace difesa dell'area, dovrebbe necessariamente assumere altezze fisiche ragguardevoli di difficile realizzazione affinché il cono d'ombra acustica possa determinare una perdita di inserzione significativa ai piani alti degli edifici più prossimi al porto;
- per i ricettori più sensibili, da individuare attraverso un campagna di indagini estesa alle aree urbane più prossime agli ambiti dove maggiori sono i fattori di emissione acustica, dovranno adottarsi da parte dell'Autorità Portuale impianti passivi di mitigazione;

l'integrazione del porto con la città: la fascia di rispetto:

- nel caso del Porto della Spezia l'impatto da mitigare riguarda soprattutto il clima acustico e l'inquinamento atmosferico, non essendo riscontrabili in concreto altri significativi impatti;
- a tal fine viene proposta nel PRP la creazione di una fascia di rispetto nel Comune della Spezia, prevedendo la realizzazione di spazi verdi e di "riambientalizzazione", nonché strutture fonoassorbenti, di ulteriore compatibilizzazione del rapporto città - porto, cioè di un segmento di "spazio pubblico" per mezzo del quale risolvere in maniera integrata il disegno della recinzione doganale, le barriere antirumore, l'arredo urbano, la continuità pedonale degli spostamenti urbani, la circolazione perimetrale al porto e la sosta delle auto, la vivibilità dei luoghi;
- in questo senso va il Protocollo d'Intesa siglato il 10 gennaio 2004 fra Autorità Portuale e Comune della Spezia nel quale la realizzazione della fascia di rispetto è inserita nella prima fase di attuazione del PRP. Lo studio di impatto ambientale sottolinea che il programma innovativo ha già superato il positivo vaglio della Conferenza permanente per i rapporti Stato - Regione che ha deliberato l'assegnazione di un congruo finanziamento al Comune della Spezia;
- è auspicabile una analoga iniziativa finalizzata alla creazione di una fascia di rispetto da progettare in forma cooperativa (Comuni e Autorità Portuale certamente, è auspicabile la presenza anche di altri soggetti pubblici e non); detto progetto dovrebbe abbracciare l'intero fronte d'acqua e qualificarsi delle specificità ambientali e dell'urbanizzazione che incontra: dai paesaggi di roccia di Porto Venere, quindi pontili, pedane; al paesaggio urbano di La Spezia nella parte centrale e semi-centrale della città, quindi al paesaggio frammisto, di tipo periurbano, del resto della città di Spezia verso Lerici;
- appare ragionevole affermare che le scelte operate con il nuovo PRP non sono tali da creare stravolgimenti dell'attuale situazione ambientale;
- rispetto alla dimensione complessiva del Golfo della Spezia gli ampliamenti ed adeguamenti di superficie di banchina previsti non sono, infatti, tali da generare importanti fenomeni idrodinamici o rilevanti variazioni sotto il profilo della percezione complessiva del Golfo; sono invece oggetto di evoluzione i fenomeni più che altro connessi alla crescita dell'attività portuale generalmente intesa (in termini di frequentazione, di movimenti, di merci, ecc.);
- di fatto esiste una condizione di impatto pregresso che potrebbe far percepire il rischio di innalzamento di tali impatti come non tollerabile;
- per alcune voci la differenza fra situazione attuale e futura può effettivamente essere giudicata significativa, quale, ad esempio, le valutazioni sui livelli di eutrofizzazione che attribuiscono al generalizzato aumento di frequentazione del Golfo un ruolo determinate anche se in realtà le



responsabilità sia antiche che future di fenomeni di degrado delle acque marine sono da ascrivere in buon parte a scarichi cittadini ed a smaltimento incontrollato di reflui, fenomeni che più che essere generati dal PRP possono trovare in esso uno strumento di regolamentazione;

- il PRP prevede in corrispondenza dell'Ambito 7 (cantieri navali) un ampliamento a mare di circa m^2 132.000 in aggiunta ai m^2 89.000 esistenti da destinare alla funzione cantieristica ed industriale;
- ulteriore ampliamento a mare di m^2 71.000 viene previsto in corrispondenza dell'ambito 9 (cantieri di Muggiano) destinati alla funzione cantieristica- industriale dell'ambito;
- negli atti di programmazione generale e settoriale non trova riscontro la previsione di uno sviluppo industriale tale da far prevedere in ambito portuale ampliamenti a mare di ca. 200.000 m^2 complessivi da destinate a tale funzione;
- peraltro, nello stesso studio di impatto ambientale e negli atti integrativi pervenuti successivamente non si riscontrano motivazioni scaturite da adeguate analisi-cui far riferimento in termini qualitativi e quantitativi- circa le previsioni di sviluppo futuro delle attività industriali che potranno trovare sede in detti ambiti;
- pertanto, non è possibile valutare i conseguenti impatti che lo svolgimento di tali attività potranno indurre sulle componenti ambientali dell'area in esame;

CONSIDERATA la nota n. 1603 della Regione Liguria del 28 dicembre 2004, pervenuta il 14 gennaio 2005, con cui la Giunta Regionale con deliberazione n. 2587 del 17 dicembre 2004 esprime un parere favorevole, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

"ribadendo che le scelte di fondo effettuate nel Piano sono condivisibili ferme restando la necessità di approfondimenti, esprime il parere favorevole per quanto attiene la compatibilità ambientale del Piano regolatore Portuale di La Spezia con le seguenti prescrizioni:

1. *fermo restando che l'area di Panigaglia è in zona di trasformazione (TRZ) la cui normativa comporta che la destinazione d'uso industriale dovrà essere nel tempo superata, e che in tale scenario la previsione dei nuovi futuri usi verrà considerata nell'ambito della pianificazione del Comune di Portovenere tenendo conto della particolarità e dell' elevato pregio dell'area in esame, si rileva che ad oggi non risultano approfondite le tematiche relative alla sicurezza per la collocazione in un'area limitrofa all'impianto di GNL di una destinazione d'uso turistica ricettiva;*
2. *gli specifici parametri urbanistico-edilizi indicati dal PRP per le funzioni diverse da quella di stretta pertinenza portuale (vedasi ad esempio quelli relativi alla funzione industriale) non dovranno superare o modificare quelli specificamente indicati dai PUC, tenuto anche conto che il PRP prevede in queste zone parametri che determinerebbero un maggiore impatto sotto il profilo paesistico;*
3. *dovranno essere individuate separate aree per la mitilicoltura in modo da evitare che le destinazioni d'uso diportistiche confliggano o si sovrappongano alle stesse;*
4. *dovranno essere definiti i programmi di monitoraggio ex-post, sulla base di indicatori ambientali idonei, per la verifica degli effetti ambientali ed in particolare dell'inquinamento atmosferico, idrico e acustico;*



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

5. dovrà essere fornito lo studio di caratterizzazione delle acque di dilavamento piazzali con l'individuazione dei conseguenti interventi mitigativi per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici;
6. in considerazione dei superamenti dei valori limite previsti dal DM60/02 registrati dalla rete di monitoraggio dei principali inquinanti dovuti al trasporto su nave e su gomma, dovranno essere adottate le possibili misure di mitigazione degli impatti con particolare riferimento alla riduzione di NO2 in quanto presenta superamenti del valore limite medio annuale (fissato dal DM 60/02 per la protezione della salute), tali mitigazioni dovranno considerare prioritariamente sezioni critiche quali l'imboccatura dei tunnel. A tale proposito si raccomanda l'incentivazione di un maggior uso del ferro;
7. lo stato attuale del comfort acustico, ricavato sulla base dei dati in possesso del Comune, indica che i valori limite (diurni e notturni) di immissione delle diverse zone interessate all'attività del porto individuate dalla zonizzazione acustica comunale sono sempre superati. Tale assunzione non è compatibile con una corretta pianificazione acustica del territorio; dovrà pertanto essere elaborato dall'Autorità portuale un Piano di risanamento acustico dell'infrastruttura portuale, come previsto dal D.M. 29.11.00, che terrà conto dei risultati del monitoraggio da concordarsi con ARPAL. Inoltre nell'ambito del Piano di Risanamento Acustico predisposto dal Comune di La Spezia dovranno essere previsti specifici interventi di mitigazione diretti a ridurre l'impatto acustico sia delle attività portuali e sia del traffico indotto nell'area urbana, identificando i soggetti responsabili delle emissioni sonore e gli interventi atti ad ottenere il rispetto dei valori limite introdotti dalla classificazione acustica comunale.

Si evidenzia infine che in sede di approvazione del PRP dovrà essere definito il rapporto tra la disciplina delle aree strettamente portuali rispetto a quelle con funzioni anche urbane, fermo restando che per quanto attiene alle previsioni del Piano Portuale relative ai porti turistici resta ferma la funzione mentre tutti gli altri parametri dimensionali ed i dettagli progettuali verranno definiti nell'ambito della procedura specifica dei singoli interventi, tenuto conto del particolare pregio dell'area e dell'obiettivo di non alterare le qualità paesistiche delle baie interessate, inserite per tali loro qualità, nei siti protetti dall'UNESCO.

Analogamente per i progetti, si prevede la sottoposizione degli stessi a VIA regionale o screenig per quanto attiene:

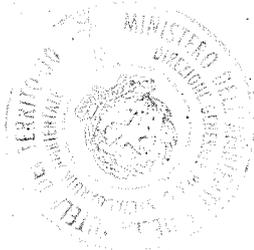
- la ricollocazione dei cantieri Navalmare dal seno di Pertusola;
- i progetti relativi alle zone di Fossamastra e Canaletto.

Infine per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico si raccomanda la puntuale attuazione di tutti gli interventi di mitigazione meglio previsti nelle integrazioni fornite.

Si richiamano le osservazioni sui comparti aria e rumore.

ARLA: si ha una consistente riduzione delle emissioni nell'ambito 5 relativo alla zona centro in quanto viene trasferita la movimentazione delle merci rinfuse solide con demolizione dei silos adibiti a deposito merci e la riconfigurazione degli spazi di banchina. Nell'ambito 7 zona Fossamastra con l'incremento ed il consolidamento della funzione industriale viene ipotizzato un probabile aumento delle emissioni.

Nell'ambito 8, zona diporto, si avrà un aumento del traffico".



CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. BAP. S02/34.19.04/712 del 13 gennaio 2006, pervenuto in data 13 gennaio 2006, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

“con apposita istanza del 26/02/2004 prot. n. 779, acquisita agli atti di questa Direzione Generale il 14/04/2004 al prot. n. ST/408/13025, unitamente alla Studio di impatto ambientale e al Master Plan, l’Autorità Portuale della Spezia ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell’art. 6 della legge 349/1986, del DPCM 377/1988 e del DPCM 27/12/1988, per il Piano Regolatore Portuale del porto della Spezia.

La pubblicazione dell’avviso al pubblico sui quotidiani risulta effettuata in data 01/02/2004 sul “Il secolo XIX” e in data 02/03/2004 su “Il sole 24 ore”.

L’allora Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio, con nota n. ST/409/15737/2004 del 03/05/2004, ha richiesto alle Soprintendenze di settore le valutazioni di competenza per l’espressione del parere ai sensi dell’art. 6 della legge 349/1986 e degli artt. 26 e 146 del D.Lgs n. 42 del 22.01.2004 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio”.

Con nota n. DSA/2004/0020159 del 14/09/2004, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio ha richiesto all’Autorità Portuale della Spezia una serie di chiarimenti e approfondimenti allo studio di impatto ambientale.

In data 12/11/2004, con nota prot. n. 5084, la suddetta Autorità Portuale ha inoltrato copia della documentazione richiesta dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, inviandola anche alle Soprintendenze di settore.

Ulteriori chiarimenti, strettamente attinenti alle materie di propria competenza, sono stati richiesti dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio in data 26/04/2004, con nota n. DSA/2005/10487.

L’Autorità Portuale ha risposto alla suddetta richiesta con nota n. 3618/2005 del 25/05/2005.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria, ricevuti ed esaminati gli elaborati dello studio di impatto ambientale e del Master Plan relativo al Piano Regolatore Portuale del porto della Spezia, dopo aver inizialmente espresso il proprio diniego, con nota n. 339 BB.NN. 15521 del 14/02/2005, alla realizzabilità delle opere proposte, con successiva nota n. 14050 del 16/12/2005, valutati ulteriormente i chiarimenti e gli approfondimenti forniti dall’Autorità Portuale della Spezia, facendo seguito alle risultanze della riunione tecnica svoltasi presso la sede della Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici in data 05/12/2005, ha espresso il seguente parere:

< Si fa seguito alla nota n. DG BAP/S02/34.19.04/6698/2005 del 5 dicembre 2005 di codesta Direzione Generale, volta ad ottenere ulteriori precisazioni sui pareri già resi da questo Ufficio con le note n. 339 del 14 febbraio 2005 e n. 12549 del 15 novembre 2005. Al riguardo si comunica quanto segue.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

A puro titolo informativo e per un più agile confronto con le previsioni del PRP si richiamano le Norme di Attuazione del PTCP vigenti nelle varie zone in cui sono localizzati interventi da parte del PRP, in ordine di importanza decrescente rispetto alla qualità dei valori paesistici.

Insedimenti Sparsi – Regime normativo di CONSERVAZIONE (IS-CE)

Tale regime si applica nei casi in cui, in relazione ai valori di qualità e tipicità che si riconoscono all'insediamento esistente, si rende necessario subordinare ogni intervento all'esigenza di non alterare l'equilibrio raggiunto tra l'insediamento e l'ambiente naturale e/o agricolo.

L'obiettivo della disciplina è pertanto quello di conservare sostanzialmente inalterata la situazione attuale per quanto riguarda i rapporti quantitativi e qualitativi tra l'insediamento ed il contesto ambientale.

La normativa è altresì volta a rendere possibili, in quanto compatibili con l'obiettivo enunciato al comma precedente, quegli interventi episodici che siano preordinati al recupero di eventuali singole situazioni di degrado e al soddisfacimento di puntuali carenze di ordine funzionale ed in particolare di quelle relative all'accessibilità ed ai parcheggi.

Non è pertanto consentito costruire nuovi edifici, né alterare quelli esistenti se non per adeguarli ai caratteri propri della zona.

È inoltre vietato aprire nuove strade, modificare le caratteristiche tipologiche e di tracciato di quelle esistenti, nonché alterare in misura paesaggisticamente percepibile la morfologia e le sistemazioni del terreno e ogni altro elemento o manufatto che concorra significativamente alla definizione del paesaggio, ad eccezione degli interventi preordinati al superamento delle carenze funzionali sopra indicate.

Aree Non Insediate – Regime normativo di MANTENIMENTO (ANI-MA)

Tale regime si applica nei casi in cui, pur in presenza di valori naturalistici elevati o comunque significativi, si ritiene che modeste alterazioni dell'attuale assetto del territorio non ne compromettano la funzione paesistica e la peculiare qualità ambientale.

L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere sostanzialmente inalterati quei caratteri che definiscono e qualificano la funzione della zona in rapporto al contesto paesistico e di assicurare nel contempo, in termini non pregiudizievoli della qualità dell'ambiente e con particolare riguardo alle esigenze dell'agricoltura, una più ampia fruizione collettiva del territorio, un più efficace sfruttamento delle risorse produttive e una più razionale utilizzazione degli impianti e delle attrezzature eventualmente esistenti.

Non è pertanto consentito aprire nuove strade di urbanizzazione, né costruire nuovi edifici, attrezzature ed impianti ad eccezione degli interventi specificamente volti al conseguimento degli obiettivi sopra indicati, purché non alterino in misura paesisticamente percettibile lo stato dei luoghi.

Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano nei confronti delle parti di territorio da includersi, mediante apposite leggi regionali, nei sistemi di aree di interesse naturalistico-ambientale, per le quali valgono le disposizioni di cui all'articolo 2 delle Norme applicabili nella Aree Protette costituenti l'allegato B alla l.r. 9 aprile 1985 n. 16.



Insedimenti Sparsi – Regime normativo di MANTENIMENTO (IS-MA)

Tale regime si applica nei casi in cui si riconosce l'esistenza di un equilibrato rapporto tra l'insediamento e l'ambiente naturale o agricolo e nei quali si ritiene peraltro compatibile con la tutela dei valori paesistico-ambientali, o addirittura funzionale ad essa, un incremento della consistenza insediativa o della dotazione di attrezzature ed impianti, sempreché questo non ecceda di un insediamento sparso.

L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere le caratteristiche insediative della zona, con particolare riguardo ad eventuali ricorrenze significative nella tipologia e nella ubicazione degli edifici rispetto alla morfologia del terreno.

Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova edificazione e sugli edifici esistenti, nonché di adeguamento della dotazione di infrastrutture, attrezzature e impianti che il territorio consente nel rispetto delle forme insediative attuali e sempre che non implicino né richiedano la realizzazione di una rete infrastrutturale e tecnologica omogeneamente diffusa.

Nuclei Isolati - Regime normativo di MANTENIMENTO (NI-MA)

Tale regime si applica a quei nuclei che presentano una ben definita caratterizzazione e un inserimento paesistico tali da consentire un giudizio positivo sulla situazione complessiva in atto, non suscettibile peraltro di essere compromesso dalla modificazione di singoli elementi che concorrono alla sua definizione.

L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere sostanzialmente immutata l'immagine complessiva dell'insieme costitutivo del nucleo e del suo intorno.

Sono pertanto consentiti esclusivamente interventi che non incidano in misura apprezzabile sui caratteri formali e strutturali propri dell'insediamento che ne connotano l'assetto e l'immagine.

Per far fronte ad eventuali carenze nello stato di urbanizzazione del nucleo, con particolare riferimento all'accessibilità ed ai parcheggi, che siano tali da pregiudicare la qualità stessa dell'ambiente o le condizioni di vita degli abitanti, possono essere consentiti interventi anche relativamente più incidenti sull'assetto dell'insediamento.

Insedimenti Diffusi – Regime normativo di MANTENIMENTO (ID-MA)

Tale regime si applica là dove l'assetto insediativo abbia conseguito una ben definita caratterizzazione e un corretto inserimento paesistico, tali da consentire un giudizio positivo sulla situazione complessiva in atto, non suscettibile peraltro di essere compromesso dalla modificazione di singoli elementi costituenti il quadro d'insieme o da contenute integrazioni del tessuto edilizio.

L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere sostanzialmente immutati i caratteri complessivi dell'insediamento in quanto vi si riconosce l'espressione di un linguaggio coerente ed un equilibrato rapporto con il contesto ambientale.

Sono pertanto consentiti esclusivamente interventi di limitata modificazione delle preesistenze ed eventualmente di contenuta integrazione dell'insediamento purché nel rispetto dei caratteri peculiare della zona e dei suoi rapporti con l'ambito paesistico.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Per far fronte a quelle carenze di ordine funzionale che possono influire sulla stessa qualità dell'ambiente e sulla sua fruizione, con particolare riferimento alla accessibilità ed ai parcheggi, sono consentiti interventi anche relativamente più incidenti sull'assetto dell'insediamento.

Insedimenti Diffusi – Regime normativo di MODIFICABILITA' di tipo A (ID-MO-A)

Tale regime si applica nei casi in cui l'insediamento presenti aspetti di forte eterogeneità e disorganizzazione, tali che nello stesso non siano riconoscibili né caratteri prevalenti, né uno schema organizzativo cui attenersi.

L'obiettivo della disciplina è quello di assicurare, mediante la definizione di nuove regole, lo sviluppo dell'insediamento verso un assetto maggiormente ordinato e confacente sotto il profilo paesistico-ambientale.

Gli interventi di urbanizzazione e di nuova edificazione o comunque incidenti in misura rilevante sull'assetto della zona devono pertanto essere riferiti a regole e schemi di organizzazione e riqualificazione ambientale dell'insediamento o di parti significative di esso, da definirsi mediante Studio Organico d'Insieme, ferma restando la conferma del suo carattere diffuso.

Aree Urbane: strutture urbane qualificate (SU)

Le strutture urbane qualificate sono assoggettate al regime normativo di MANTENIMENTO in quanto trattasi di ambiti urbani di ampie dimensioni che si distinguono dal contesto per caratteri di particolare pregio paesistico-ambientale, tali da identificarli come componenti significative della morfologia urbana.

L'obiettivo della norma è quello di evitare che vadano perdute quelle testimonianze dell'assetto preesistente che hanno resistito a trasformazioni urbanistiche radicali e che contribuiscono a determinare la qualità ambientale della struttura urbana attuale.

Non sono pertanto consentiti interventi che compromettano l'identità e l'identificazione di tali testimonianze e la leggibilità dell'assetto territoriale preesistente a cui esse rinviano.

Aree Urbane: tessuti urbani (TU)

Sono classificate come tessuti urbani tutte le aree che non rientrano nei casi precedenti.

Trattandosi di parti del territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri del Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico, le stesse non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica.

Attrezzature e Impianti – Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (AI-CO)

Tale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente non presenti una configurazione sufficientemente definita né un corretto inserimento ambientale, oppure presenti carenze funzionali superabili mediante interventi che, pur incidenti sotto il profilo paesistico, siano a tale riguardo compatibili.

L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico-ambientale.

Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.



Tutto ciò premesso, si analizzano, di seguito, le previsioni del PRP e si confrontano con la normativa del PTCP per verificarne la compatibilità con lo strumento di pianificazione paesistica.

Seno delle Grazie: la localizzazione dello sviluppo della nautica da diporto nello specchio acqueo antistante l'abitato e delle funzioni collegate, pur essendo compatibile con le previsioni del PTCP, (trattasi di aree assoggettate a regime NI-MA, ID-MO-A ed ID-MA), appare eccessiva sotto il profilo insediativo. Nel piano non sembra sufficientemente chiarito il rapporto fra le previsioni di un notevole incremento della nautica da diporto e le aree di servizio a terra che tale previsione sembra comportare. Occorre pertanto, prudentemente, prevedere una notevole riduzione delle attrezzature da diporto, sia per tutelare l'immagine della baia che le aree a terra. Si fa presente, oltretutto, che l'attuale strada di collegamento tra la Spezia e Portovenere è una infrastruttura storica di età napoleonica, che mal sopporterebbe un ulteriore incremento di traffico o, peggio, una modifica del tracciato per consentire un traffico più fluido.

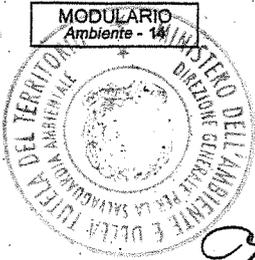
Seno di Panigaglia: pur essendo pesantemente provato dalla presenza di un insediamento industriale soggetto a regime di trasformazione (TRZ), il PRP prevede, anche in questo sito, un incremento della nautica da diporto, localizzata in prossimità della punta del Pezzino, nella parte orientale dello specchio acqueo. Trattasi, in questo caso, di una zona non insediata ed assoggettata a regime di mantenimento (ANI-MA). Anche qui vale quanto espresso per il seno delle Grazie, circa la necessità di ridurre l'insediamento turistico per non compromettere le aree a terra e non gravare la strada napoleonica.

Seno del Fezzano: la previsione di un potenziamento della nautica da diporto in questo caso sembra compatibile con la normativa di PTCP, in quanto le aree a terra sono assoggettate a regime ID-MA.

Seno di Cadimare: in questo caso la previsione di una trasformazione delle aree a funzione industriale in aree per nautica da diporto appare compatibile con le previsioni di PTCP che assoggettano le aree a terra a regime di consolidamento delle attrezzature industriali (AI-CO).

Litorale ricompreso tra il Seno di Cadimare e la Punta del Calandrello: trattasi di litorale interamente ricompreso nell'area urbana del Comune della Spezia, ove è presente l'Arsenale Militare (escluso da ogni previsione di PRP) e le attrezzature portuali ed industriali. Il PTCP assoggetta le aree a regime normativo AI-CO, SU, ID-MOA. Per la parte prospiciente l'agglomerato urbano della Spezia la fascia AI-CO suddetta ha sviluppo lineare di profondità ridottissima ed è immediatamente seguita dalla SU e TU della Spezia stessa. In tale situazione sembrano compatibili le seguenti previsioni:

1. potenziamento delle strutture turistiche e da diporto in prossimità della Banchina Mirabello;
2. ampliamento della Banchina Morin con potenziamento delle funzioni di passeggiata a mare;
3. ristrutturazione del Molo Italia, con la annessa localizzazione del nuovo molo crociere a servizio della nuova stazione marittima;
4. riconversione, con funzioni commerciali e turistiche, della Calata Paita;
5. riempimento parziale del secondo e terzo bacino finalizzato al reperimento di aree per attrezzature a servizio dell'attività portuale;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

6. riempimento parziale dell'area cantieristica ricompresa tra il Molo Pagliari ed il Porto Lotti a servizio del comparto cantieristico;
7. riempimento parziale dell'area cantieristica del Muggiano.

Da punta San Bartolomeo a Punta del Calandrello: il litorale è pressoché interamente ricompreso in area AI-CO, salvo in in prossimità della Punta Calandrello, ove è localizzata una zona IS-MA che affaccia direttamente sul mare. Sulla punta è inoltre localizzato un manufatto emergente (ME). Appare compatibile con le previsioni del PTCP – ed in qualche maniera auspicabile – la trasformazione del bacino acqueo antistante il seno di Pertusola da area attualmente adibita ad attività cantieristica ed industriale in area con funzioni diportistiche e/o compatibili.

Diga foranea. In relazione alle previsioni di nuove aree turistico diportistiche indicate lungo l'esistente diga foranea, va precisato che esse riguardano i soli manufatti ubicati sulle due estremità della diga stessa che originariamente ospitavano i fari di segnalazione. Queste costruzioni sono da tempo ormai inattive ed in stato d'abbandono. Esse sono già attualmente utilizzate dai diportisti senza alcuna regolamentazione. I progetti di riutilizzo e recupero dei manufatti sono stati già approvati, anche in sede di CTU, ed hanno consentito, oltre l'auspicato recupero, un utilizzo regolamentato e controllato dalla competente Capitaneria.

Come si è sottolineato nelle premesse, stante la notevole articolazione del quadro vincolistico appena descritto, la carenza di più precise indicazioni normative del PRP e la scala eccessivamente ridotta delle indicazioni progettuali nella cartografia di piano, la verifica della congruità di previsione rispetto a detto assetto vincolistico non potrà che avvenire nelle successive fasi di progettazione, nelle quali dovranno essere descritte puntualmente, tra l'altro, le infrastrutture reputate necessarie all'attuazione di quanto programmato. Sono, infatti, questo genere di opere a destare maggiori preoccupazioni allo scrivente Ufficio in riferimento alle esigenze di tutela.

In merito alla compatibilità del PRP con le previsioni del Piano della Costa, si prende atto della dichiarazione di conformità avanzata dall'Ente proponente, peraltro ratificata dalla Regione Liguria. D'altronde risulta impossibile una reale verifica della compatibilità stessa in quanto non sono ricomprese nella cartografia del PRP inviata a questo Ufficio le realizzazioni già attuate per iniziativa dei comuni e di privati che solo nelle fasi più avanzate potranno essere oggetto di valutazioni di merito, allorquando si chiederà un confronto con lo stato attuale aggiornato.

In riferimento ai Siti di Interesse Comunitario, peraltro non ricompresi nelle previsioni del PRP, si sottolinea, anche in questo caso, la necessità di una puntuale verifica da attuarsi nelle successive fasi di progettazione, in quanto solo allora la reale ed eventuale necessità di fornire di nuove infrastrutture le zone, così come ridefinite dallo strumento di pianificazione di cui trattasi, verrà esplicitata.

Per quanto concerne, infine, la tutela del sito individuato come Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, ricompreso nell'area del comune di Porto Venere e completamente escluso dalle previsioni di PRP, si fa presente che desta preoccupazione un eccessivo incremento dell'attività portuale nel porto della Spezia per le conseguenze che ne possono derivare in caso di disastro



ambientale, come il recente caso di affondamento di una petroliera in prossimità della diga foranea sembra dimostrare.

In relazione al supposto superamento dei timori legati ai possibili effetti negativi che l'incremento di emissioni di sostanze nell'atmosfera, segnatamente di anidride solforosa, provocano sul carbonato di calcio e quindi sui materiali lapidei e sugli intonaci di cui sono costituiti tutti gli edifici sottoposti a tutela, questo Ufficio chiarisce che la nota n. 12549 del 15 novembre 2005 voleva avere valore integrativo rispetto alla precedente n. 339 del 14 febbraio 2005 e correttivo solo per la parte relativa all'espressione di parere in riferimento, peraltro, alla alta valenza strategica del sito in parola e delle opere in progetto così come definite nel "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) che inserisce, per l'appunto, nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) il porto della Spezia. Per tutti gli altri aspetti, difatti, si dichiarava che permanevano "elementi di perplessità". Appare quindi indispensabile, in proposito, sottoporre a monitoraggio tali emissioni, al fine di verificarne il temuto incremento.

Il controllo da parte di questo Ufficio delle successive fasi attuative sarà, d'altronde, parimenti attento allorquando interesserà la struttura urbana della Spezia ove, insieme ad emergenti aspetti paesistici, dovrà, inevitabilmente, essere valutata l'eventuale interazione delle opere progettate con aspetti di tutela afferenti la Parte Seconda del Codice. In quella sede lo Scrivente valuterà anche qualitativamente, non solo quantitativamente quindi, le implicazioni derivanti dall'attuazione di quanto previsto nel PRP in parola.

Si propone che tra i possibili interventi compensativi, da porre a carico dei soggetti attuatori, siano previste opere di manutenzione ed eventuale recupero dei manufatti sottoposti a vincolo ai sensi della Parte Seconda del Codice, su indicazioni e progetti dello scrivente Ufficio.

Nel recepire, infine, quanto evidenziato nel corso della riunione tecnica del giorno 5 dicembre u.s., si propone, come specifico intervento compensativo e sempre a carico del proponente, il completamento del finanziamento relativo alla riqualificazione del Museo Tecnico Navale, localizzato all'interno dell'Arsenale Militare, già in atto a carico di questa amministrazione con i proventi del gioco del lotto >.

La Soprintendenza per i Beni archeologici della Liguria, con nota n. 647 del 26/01/2005, ha inoltrato il seguente parere: < (...) Nell'ambito territoriale individuato dal Piano Regolatore risultano presenti aree archeologiche tutelate ai sensi della vigente normativa (Varignano Vecchio, Portovenere - SP) e aree riconosciute ad alto rischio archeologico con particolare riferimento ai due tratti costieri a ponente e a levante del porto (siti in comune di La Spezia: mezzano, Cadimare, San Vito di Marola, darsena dell'Arsenale, San Bartolomeo, Muggiano, Cala Chiappara) interessati da un intenso popolamento soprattutto in età romana.

I diversi interventi previsti, comprese le numerose opere accessorie che comporteranno importanti lavori di scavo e movimento terra, prospettano un impatto non trascurabile su un territorio fittamente antropizzato sin dall'età antica.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Si rileva, per contro l'assenza negli elaborati trasmessi di uno studio archeologico preliminare e di una cartografia archeologica relativa all'area oggetto degli interventi e si segnala, inoltre, la mancata esecuzione delle prospezioni archeologiche preliminari richieste da questo Ufficio con nota prot. n. 4494 del 26/05/2004 (...).

Tutto ciò premesso, il parere di questo Ufficio, limitato alla circoscrizione territoriale in oggetto e per quanto di competenza, è subordinato agli esiti degli accertamenti preliminari.

I vari progetti delle opere previste in terra e in mare, infatti, dovranno essere inoltrati a questo Ufficio che provvederà a dettare specifiche prescrizioni.

Resta inteso che le indagini indicate dovranno essere condotte da personale tecnico-archeologo qualificato sotto la direzione dello scrivente Ufficio. >.

La Direzione Generale per i beni archeologici, con nota n. 1392 del 11/02/2005, ha espresso le seguenti valutazioni: < Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria con la nota n. 647 del 26/01/2005, concorda con le indicazioni ivi contenute, in particolare con la prescrizione che, compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, siano effettuate preliminarmente prospezioni geofisiche, secondo le esigenze e le modalità da concordare con la Soprintendenza competente, onde procedere successivamente ad indagini archeologiche mirate. >.

La Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici, a conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, acquisite le valutazioni delle Soprintendenze di settore e il parere istruttorio della Direzione Generale per i beni archeologici, preso atto della situazione vincolistica e di pianificazione paesistica verificata dalle Soprintendenze, viste le osservazioni pervenute ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, preso atto che la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio della Liguria, in sede di riunione tecnica svoltasi in data 05/12/2005 e, successivamente, con la citata nota n. 14050 del 16/12/2005, ha rimosso i motivi del precedente diniego, con relazione prot. n.° DG BAP/S02/34.19.04/8250/2005 del 29/12/2005, ha ritenuto di poter concordare con il parere favorevole e con tutte le prescrizioni indicate dalle suddette Soprintendenze e dalla Direzione Generale per beni archeologici, dettando, quali ulteriori prescrizioni che: < l'Autorità Portuale della Spezia dovrà osservare scrupolosamente tutte le prescrizioni dettate nei suddetti pareri ed, inoltre:

- *ogni successiva fase progettuale, dovrà essere sottoposta a verifica di ottemperanza da parte di questo Ministero, sentite le Soprintendenze di settore;*
- *le proposte inerenti alle opere di compensazione suggerite dalla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio della Liguria, dovranno essere tradotte in elaborati progettuali da sottoporre alla valutazione della medesima Soprintendenza e l'Autorità Portuale della Spezia dovrà impegnarsi formalmente alla realizzazione di dette opere di compensazione attraverso la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa o di un Accordo di Programma con la suddetta Soprintendenza, con redazione di un cronoprogramma per la l'esecuzione delle stesse;*



- *l'Autorità Portuale dovrà fornire periodicamente alla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio della Liguria tutti i dati monitorati relativi alle emissioni in atmosfera di anidride solforosa, al fine di consentire una adeguata e costante vigilanza sui possibili effetti negativi che un eventuale incremento di tali emissioni potrebbe provocare sul carbonato di calcio e, quindi, sui materiali lapidei e sugli intonaci dei numerosi edifici sottoposti a tutela, presenti nell'area portuale e nelle zone ad essa adiacenti;*
- *l'Autorità Portuale, ancor prima della fase di cantierizzazione, dovrà assumere opportuni accordi con la competente Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria, affinché vengano effettuate prospezioni geofisiche preliminari, secondo le esigenze e le modalità da concordare con la medesima Soprintendenza, onde procedere successivamente ad indagini archeologiche mirate. Tali prospezioni e tali indagini dovranno essere condotte da personale tecnico-archeologo qualificato, sotto la direzione della Soprintendenza e le relative spese saranno completamente a carico dell'Autorità Portuale >.*

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con il parere istruttorio formulato dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici sulla scorta delle valutazioni delle succitate Soprintendenze e del parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esprime parere favorevole alla predetta richiesta dell'Autorità Portuale della Spezia, di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione del Piano Regolatore Portuale del Porto della Spezia, nel totale rispetto di tutte le suddette prescrizioni”;

CONSIDERATA la nota n. DPN/10D/2005/32527 del Comitato di Pilotaggio Nazionale del Santuario Internazionale dei Mammiferi Marini del 14 dicembre 2005, pervenuta in data 19 dicembre 2005, con la quale si specifica che:

“per quanto riguarda il primo punto all'O.d.G., in virtù delle questioni poste all'ordine del giorno, si apre una discussione generale intorno a quelli che devono essere i compiti del Comitato. In particolare, il Comitato ritiene di doversi occupare solo di progetti puntuali e ben articolati nelle istruttorie di corredo e limitatamente alle possibili interazioni negative sui cetacei e sull'ambiente nell'area del Santuario. Laddove, quindi, venga presentata una documentazione per la richiesta di un parere che riguardi, come nei casi di specie odierni, la modifica di un Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) senza adeguato corredo dei progetti esecutivi, il Comitato non ha gli elementi per esprimere il parere richiesto né ritiene di considerarsi organismo di supporto o di integrazione alla V.I.A..

Per quanto riguarda il secondo punto dell'O.d.G., relativo al parere richiesto dalla Commissione V.I.A. circa il Piano Regolatore Portuale del Porto di La Spezia, il Comitato, pur ribadendo le considerazioni sopra esposte, ha comunque preso visione della documentazione presentata ed ha evidenziato:

- *che la sintesi predisposta dall'Autorità Portuale è estremamente generica;*



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- che non presenta, altresì, progetti esecutivi, né proposte di mitigazione dell'impatto ambientale durante la realizzazione dei progetti medesimi;
- che si limita a relazionare con estrema superficialità sul fatto che il Golfo ed il Porto della città di La Spezia ricadono nell'area del Santuario Pelagos;

Il Comitato, ribadendo la propria competenza ad esprimere pereri solo su progetti singoli e ben documentati e limitatamente alle possibili interazioni negative sui cetacei e sull'ambiente nell'area del Santuario Pelagos, esprime la propria incompetenza ad esprimere il parere relativo sull'intero Piano Regolatore Portuale del Porto della città di La Spezia”;

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano:

Comune della Spezia - Circoscrizione V - La Spezia Sud

- le dimensioni attuali del porto commerciale già penalizzano fortemente il rapporto fra città e mare;
- l'ulteriore allargamento delle banchine portuali e degli impianti portuali per l'imbarco e lo sbarco dei container penalizzerebbe in modo irreparabile il diporto nautico;
- li interramenti e le banchine già da tempo hanno modificato le correnti marine e la fauna del golfo;
- Il Piano Regolatore Portuale proposto non solo è in contraddizione, ma anche incompatibile con gli strumenti urbanistici degli Enti locali, in particolare con le deliberazioni del Comune della Spezia;
- l'attuale situazione potenziale del Porto Commerciale e del retroporto è già dimensionata per movimentare più di un milione di TEU anno e non c'è necessità né di ulteriori interramenti, né di nuovi spazi banchina, piuttosto di una migliore organizzazione nelle banchine attuali per diminuire il tempo di permanenza dei containers;
- da anni si assiste ad un aumento dell'inquinamento acustico, atmosferico e degli impatti determinati dalle attività portuali sulle zone limitrofe;
- non si condivide il dimensionamento proposto dall'Autorità Portuale per la fascia di rispetto;
- non può essere accettata la proposta di un progetto di dragaggio che risolva il problema delle navi di ultima generazione che trasportano fino a 8000 TEU;
- non si è tenuto conto di un'integrazione di prospettiva e di ruolo nazionale dei porti dell'alto tirreno e dell'equilibrio ricettivo di ognuno per non appesantire l'impatto ambientale.

Città di Lerici (SP)

- risulta carente il coordinamento tra le previsioni di sviluppo del porto spezzino e quelle dei porti che insistono nello stesso bacino di riferimento;
- per l'elaborazione del progetto sono stati utilizzati i dati previsionali elaborati dall'istituto olandese NEI del 1998 le cui previsioni statistiche a carattere economico sono state completamente disattese;



- il piano regolatore portuale è stato impostato considerando come opzione zero, non l'attuale configurazione portuale, bensì il porto dopo la realizzazione dei dragaggi;
- risultano assenti l'analisi ed il raffronto della compatibilità tecnica, ambientale ed economica tra l'opzione zero, lo scenario relativo alla mancata realizzazione delle principali opere di interrimento, ed altri scenari che prevedano una maggiore interazione di funzioni;
- chiede siano riconsiderate le strategie del Piano Regolatore Portuale valorizzando e consolidando le attività economiche esistenti quali la cantieristica navale, il turismo ed il relativo indotto, la miticoltura, l'itticoltura e la pesca;
- chiede la ridefinizione delle destinazioni d'uso previste nell'ambito 9, soprattutto nella parte di levante, con l'ammissione delle sole attività industriali legate alla cantieristica nautica, escludendo altre attività industriali o l'utilizzo dell'area per lo sviluppo del porto commerciale;
- si evidenzia la necessità di un maggior coordinamento delle diverse previsioni di porticcioli turistici, evidenziando che l'area di Pertusola è l'unica che garantisce la non interferenza con i traffici marittimi commerciali avendo l'ingresso all'imbocco di levante della diga foranea;
- lo studio di impatto ambientale presenta forti carenze, non definisce il quadro ambientale con sufficiente chiarezza e grado di approfondimento e fornisce indicazioni spesso generiche sulle misure di mitigazione degli impatti rilevati;
- lo studio di impatto ambientale dovrà contenere un progetto di dragaggio-bonifica;
- sono necessari l'analisi ed il raffronto della compatibilità tecnica, ambientale ed economica di reperimento del materiale da utilizzare per i riempimenti previsti e la verifica dell'idoneità del materiale dragato da utilizzare nelle vasche di colmata;
- chiede l'analisi e la valutazione degli impatti causati dalle navi attraccate in rada in particolare riguardo: rumore, qualità dell'aria, qualità dell'acqua e del paesaggio;
- dovrà essere effettuata la valutazione di incidenza sui SIC presenti nell'area di intervento;
- risulta necessario un'analisi approfondita e valutazione degli impatti causati dalle scelte di piano sulla miticoltura, con indicazione di scenari localizzativi alternativi;
- chiede l'analisi e la valutazione dell'impatto acustico sia in relazione alle attività industriali localizzate nel limitrofo territorio spezzino, che per quanto riguarda le navi attraccate in rada;
- chiede l'analisi e la valutazione della compatibilità delle previsioni industriali nell'area del Muggiano in relazione alla viabilità;
- lo studio di impatto ambientale non contiene quanto richiesto dalla direttiva comunitaria sulla Valutazione Ambientale Strategica riferita ai Programmi ed ai Piani;
- dovrà essere effettuato uno studio degli aspetti archeologici.

Gruppo Tematico Spezia Centro Storico - La Spezia

- la proposta di individuare un grande molo di attracco per una stazione crocieristica al centro della Calata Paita è una scelta dal punto di vista urbanistico-ambientale non condivisibile in quanto ostacolerebbe il recupero del fronte mare da parte della città.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Legambiente Liguria

- il Piano Regolatore Portuale è stato definito senza alcuna valutazione dell'insieme delle politiche della portualità che non sono solo quelle legate alla movimentazione dei containers;
- si ritengono il progetto presentato e lo studio di impatto ambientale illegittimi in quanto tesi a giustificare l'unica scelta portuale cioè l'estensione del traffico dei containers;
- sono state riscontrate numerose e ripetute incongruenze con normative, leggi, direttive europee, e non ultimo con gli strumenti di pianificazione vigenti a tutti i livelli;
- risulta assente una programmazione di interventi di mitigazione degli impatti ambientali connessi alle attività portuali e come questi debbano essere rappresentati da concreti progetti di qualificazione urbanistica-territoriale dei quartieri del levante cittadino.

Compagnia di Navigazione Ignazio Messina & C. S.p.A. - Genova

Società proprietaria di un'area di 32.000 m circa sita in zona portuale, prossima alle aree di demanio portuale, che a seguito del trasferimento delle proprie attività nel porto di Genova, ha consentito l'utilizzazione dell'area di proprietà quale spazio integrativo del terminal Ravano al servizio delle attività di sbarco e di imbarco del titolare della relativa concessione terminalistica.

Sottolinea che:

- il Piano Regolatore Portuale proposto sarebbe stato adottato in assenza della necessaria preventiva intesa con tutti i Comuni interessati dall'ambito portuale e comprenderebbe anche aree, quale quella di proprietà, non rientranti tra quelle del demanio portuale, bensì di proprietà privata;
- il nuovo tracciato ferroviario previsto dal Piano Regolatore Portuale interseca, dividendola in due porzioni non comunicanti e di conseguenza non inutilizzabili, l'area di proprietà;
- il nuovo Piano Regolatore Portuale prevede all'interno dell'area di proprietà l'uscita del sottopasso a più corsie per il collegamento diretto del terminal Ravano alla rete autostradale scelta che danneggerebbe irreversibilmente tale area.

preso atto che sono state esaminate le controdeduzioni alle stesse fornite dal proponente sui singoli temi di cui si è tenuto conto nella formulazione del seguente parere;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;



ESPRIME

giudizio positivo di compatibilità ambientale relativo al progetto del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia da realizzarsi in Comune di La Spezia (SP), presentato dall'Autorità Portuale di La Spezia, **relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- dovranno essere valutate e verificate con gli Enti interessati le possibili interferenze sulle condizioni ambientali imposte:
 - a) dalla nuova destinazione alla funzione crocieristica assegnata a Calata Paita nell'ambito 5 che prevede la realizzazione di una nuova stazione marittima con relativo nuovo molo innestato sull'ambito;
 - b) dalla prevista trasformazione della zona del Terminal del Golfo nell'ambito 6 a prevalente futura destinazione di movimentazione passeggeri, funzione che coinvolge il retrostante abitato di Fossamastra;
 - c) dalle attività svolte su aree in concessione per usi cantieristici sulle adiacenti aree con destinazione d'uso "verde di quartiere" assegnata dal PUC preliminare della Spezia che non risulta recepita e definita nel PRP;
- prima della progettazione delle parti di opera del PRP dovranno essere poste in verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio le norme tecniche ambientali come previste dalle Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che dovranno dettagliare le azioni di progetto ed i relativi impatti derivanti dall'attuazione delle singole parti d'opera;

per quanto riguarda le componenti ambiente idrico, suolo e sottosuolo:

- 1 in relazione alle attività di dragaggio, tutte le operazioni dovranno essere realizzate ottemperando a tutte le modalità e le prescrizioni contenute nel verbale della Conferenza dei Servizi tenuta ai sensi della L.241/90, art.14 e successive modifiche ed integrazioni presso il MATT in data 30 dicembre 2002 che risulta parte integrante del presente parere ; indicativamente ma non esaustivamente si precisa che : per la modalità dei dragaggi si è optato per un sistema a benna mordente idraulica a chiusura ermetica operante in un campo protetto da panne confinate galleggianti in poliestere, saldamente ancorate al fondale esistente mediante corpi morti e catene di collegamento;le prescrizioni riguardano il Piano di monitoraggio da attuare prima, durante e dopo il dragaggio con l'impiego di sonde multiparametriche;lo smaltimento a terra di tali materiali dovrà essere fatto presso discariche autorizzate ovvero, per piccole quantità riciclabili, presso impianti di trattamento ed inertizzazione, per poi essere riutilizzati in rilevati stradali o simili;per l'eventuale sversamento del materiale di dragaggio in vasche di colmata devono verificarsi condizioni di permeabilità inferiore a 10^{-7} cm/s;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

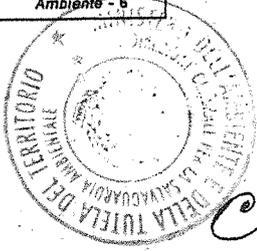
- 2 pur in considerazione della limitata riduzione della dimensione frattale della linea di costa nello stato post-operam prevista nello SIA, le nuove banchine dovranno essere preferibilmente realizzate su palafitte ma obbligatoriamente in corrispondenza di immissione a mare di scarichi idrici;
- 3 dovrà essere monitorato, secondo modalità da concordare con le competenti Autorità, l'andamento della carica dei nutrienti che si svilupperanno nella rada della Spezia in relazione all'incremento del personale viaggiante, passeggeri e quantità di rinfuse processate all'aperto in conseguenza dell'aumento del traffico marittimo; al fine di limitare le concentrazioni di nutrienti e di chemicals all'interno della rada portuale dovrà essere redatto un progetto che preveda la costruzione di opere di diversione (raccolta reflui dalle sedi stradali, controllo delle acque di scarico, controllo affluenti domestici ed industriali) pe la canalizzazione in depuratori delle acque di dilavamento delle banchine portuali e delle sedi stradali e la depurazione degli scarichi a mare dei principali corsi d'acqua;
- 4 in attuazione alle norme previste nel D.L.vo 24 giugno 2003 n.182, l' Autorità Portuale incaricata dell'applicazione della normativa MARPOL dovrà redigere il PIANO di raccolta e successivo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per la prevenzione dell'inquinamento con particolare riguardo agli scarichi liquidi di carattere civile (sewage); tale piano, al fine di evitare alterazione degli equilibri idrologici e le concentrazioni di nutrienti e chemicals all'interno della rada, dovrà comprendere un sistema di opere di diversione quali: la raccolta dei reflui dalle sedi stradali, delle acque di prima pioggia di dilavamento delle banchine portuali oltre il controllo delle acque di scarico domestiche, industriali connesse a canalizzazioni da inviare a depuratori e controllo degli scarichi a mare dei principali corsi d'acqua;
- 5 per quanto riguarda i problemi idraulici relativi ai corsi d'acqua che sboccano nell'area interessata da opere di tombamento dovranno essere valutate attentamente da parte della Regione Liguria le modalità con le quali dovrà essere garantita la possibilità di ispezione, manutenzione e dragaggio dei materiali trasportati sul fondo in considerazione della mancata esecuzione di apposite vasche di sedimentazione;
- 6 in considerazione del quadro piuttosto complesso emerso dalle indagini geomorfologiche che mostrano la configurazione geomorfologia della rada della Spezia sensibile a fenomeni di dissesto, in concomitanza dell'attuazione delle opere di attuazione del PRP, la Regione dovrà promuovere e verificare opere di gestione e miglioramento dei principali versanti prospicienti il porto e dei principali bacini defluenti direttamente nella baia;
- 7 tutte le aree esterne interessate da attività industriale (cantieristica) dovranno essere protette con pavimentazione del tipo impermeabile dotate di una rete di raccolta delle acque di prima pioggia -separata da eventuale rete per la raccolta di reflui di lavorazione degli impianti- da confluire in apposite vasche per il successivo trattamento prima di essere immessi allo scarico;



- 8 dovranno essere attuati opportuni provvedimenti al fine di impedire l'insorgere all'interno della rada della Spezia di perturbazioni tali che, per la particolare circolazione delle acque (corrente residua entrante dal fondo ed uscente in superficie e "pompaggio" attraverso le bocche per l'oscillazione di maree e sessa), potrebbero propagare i loro effetti verso il settore del Mar Ligure interessato dal Santuario dei cetacei data la sua vicinanza all'area d'intervento; particolare riguardo dovrà essere posto per la movimentazione non protetta dei sedimenti del fondo marino del golfo che potrebbero determinare la propagazione di sostanze a più fine granulometria; dovranno osservarsi al riguardo tutte le prescrizioni che potranno essere imposte del Comitato di pilotaggio;

per quanto riguarda la componente atmosfera:

- 9 Per l'acquisizione di dati rappresentativi dell'inquinamento prodotto sulla qualità dell'aria dal traffico diretto ed indotto dall'attività propriamente portuale sulla fascia di probabile propagazione degli impatti dovrà essere posto in atto un programma di monitoraggio esteso a tutta la fascia urbana di possibile coinvolgimento in accordo con l'ARPAL; detto monitoraggio - da effettuarsi in continuo con postazioni fisse integrate da postazioni mobili gestite dal Proponente a titolo compensativo, individuate con particolare attenzione ai siti dove si prevede incremento delle emissioni - dovrà verificare l'attuale situazione ambientale della componente atmosfera nonché l'evolversi delle possibili variazioni determinate dall'attuazione del PRP per l'adozione delle eventuali misure di mitigazione; i dati misurati saranno resi disponibili oltre che all'ARPAL, al comune della Spezia, ed a richiesta anche ai comuni di Lerici e Portovenere interessati dall'ambito portuale, e dovranno riferirsi, in sostanza, all'ante-operam, alla fase di realizzazione degli interventi ed al post-operam;
- 10 il potenziamento delle attività portuali previste dal PRP, in grado di determinare incremento degli inquinanti tale da determinare valori critici degli stessi, potrà essere realizzato subordinatamente alla concomitante riduzione di detti valori in altri ambiti operativi; al riguardo, il Proponente, in accordo con gli Enti preposti, dovrà dare attuazione per quanto di competenza a tutte le azioni previste nella proposta di Piano di risanamento a tutela della qualità dell'aria adottato dalla Regione Liguria anche sulla base di ulteriori azioni aggiuntive previste per detto piano da parte del Consiglio Regionale; dovranno essere adottate le migliori tecnologie disponibili per il convogliamento e per l'abbattimento delle emissioni provenienti dalle attività di verniciatura e sabbatura;
- 11 il problema delle polveri emesse dall'attività portuale e risollevate ad opera del vento nei piazzali di carico/scarico e stoccaggio merci dovrà essere affrontato con azioni preventive in grado di minimizzare l'alterazione della qualità dell'aria nei bassi strati dell'atmosfera quale la sistematica ed organizzata azione di pulizia delle sedi stradale e dei piazzali con mezzi adeguati;

MODULARIO
Ambiente - 6

Ministero dell' Ambiente edella Tutela del Territorio

per quanto riguarda la componente rumore:

- 12 a stretta interazione tra area portuale ed aree urbanizzate, aree limitrofe mediate da una viabilità principale urbana peri-portuale anch'essa interessata da flussi di traffico con destinazione porto, non consente, allo stato, di attribuire una fonte certa all'inquinamento acustico cui viene sottoposto il centro urbano;
- in considerazione del fatto che alcune tipologie di attività del porto mercantile -quale la movimentazione di containers- risultano sicuramente associate al un sensibile carico di rumore, al fine del rilevamento dei livelli di rumore immessi dalle attività portuali, con particolare riguardo alle ore notturne, dovrà essere posta in atto, secondo modalità da concordarsi con l'ARPAL, una campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico in corrispondenza dei ricettori considerati più sensibili compresi nella fascia adiacente l'ambito portuale per l'adozione di misure di mitigazione anche passive ove ritenute necessarie ;
- 13 ove possibile, le attività con maggiore indice di rumorosità, dovranno essere confinate in apposite strutture protette e isolate acusticamente; contestualmente, l'Autorità Portuale dovrà promuovere una campagna di sensibilizzazione presso gli addetti all'attività del porto mercantile per il rinnovamento tecnologico degli impianti, macchine o attrezzature nonché dettare norme comportamentali da far rispettare agli addetti allo svolgimento delle attività più rumorose individuando appositi e rigorosi controlli, al fine di limitare gli eventi sonori più fastidiosi associati a manifestazioni discontinue ;

per quanto riguarda gli interventi correlati all'attuazione del Piano:

- 14 dovranno adottarsi opportuni accorgimenti al fine di evitare che la prevista realizzazione della linea ferroviaria a servizio del Terminal del Golfo con un percorso che taglia trasversalmente il molo denominato " Terminal del Golfo" determini una soluzione di continuità nel molo stesso con conseguente impatto sulla sicurezza del traffico;
- 15 al fine di mitigare gli impatti prodotti dalle attività portuali sulle componenti ambientali delle aree limitrofe, dovrà essere valutata la possibilità di estendere la prevista fascia di rispetto ad altre aree significative la cui progettazione dovrà realizzarsi con la partecipazione dell'A.P. e dei Comuni che si affacciano sul Golfo della Spezia e con l'auspicabile presenza anche di altri soggetti pubblici e non; detto progetto dovrebbe abbracciare l'intero fronte d'acqua e qualificarsi delle specificità ambientali e dell'urbanizzazione che incontra: dai paesaggi di roccia di Porto Venere, quindi pontili, pedane al paesaggio urbano della Spezia nella parte centrale e semi-centrale della città, quindi al paesaggio frammisto, di tipo peri-urbano, del resto della città della Spezia verso Lerici;
- 16 dovranno essere realizzate tutte le opere di mitigazione previste nello SIA; in particolare, la realizzazione delle opere infrastrutturali finalizzate alla riduzione preliminare delle cause di impatto sulle componenti ambientali previste dall'attuazione del nuovo PRP dovrà precedere il completamento delle opere vere e proprie destinate a potenziare le attività produttive portuali quali moli e banchine:



- 17 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;
- 18 ai fini dell'individuazione delle caratteristiche delle componenti ambientali dovranno essere attuate tutte le azioni previste nelle intese sottoscritte dall'AP e dal Comune della Spezia per quanto concerne la campagna di rilevazione delle polveri ed altri inquinanti nel quartiere Fossamastra di cui al verbale del 25 aprile 2005 e di verifica della rumorosità delle attività portuali riportate nel verbale del 26 gennaio 2005 in accordo con l'ARPAL;
- 19 dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Liguria e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- 20 tutte le prescrizioni riportate nel presente parere dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e delle altre Amministrazioni partecipanti il procedimento;

ESPRIME

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia **relativamente agli ampliamenti a mare previsti negli ambiti 7 (cantieri) e 9 (muggiano) da destinare ad attività industriali e cantieristiche.**

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, redatto 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;

ESPRIME

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di La Spezia **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;**

MODULARIO
Ambiente - 14



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di La Spezia, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti, alla Capitaneria di Porto di La Spezia, al Comune di La Spezia ed alla Regione Liguria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale rilasciato ai sensi dell'art. 5 della legge 84/94.

Roma li. **11 APR. 2006**

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

**DIREZIONE GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

La presente copia fotostatica composta di
n° 29 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 19.06.06

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.