

N.	DATA	AGGIORNAMENTO

– Soc. Lotti S.p.a. –
VIALE SAN BARTOLOMEO – LA SPEZIA

VARIANTE TECNICA EX ART. 24 C.N.
VARIANTE PLANIMETRICA n°2

OGGETTO

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A.
AI SENSI DELL'ART. 19 DEL DLGS 152/2006 E SS.MM.II.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
DI CUI ALL'ALLEGATO V

TAVOLA

00/2

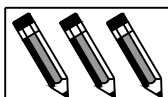
SCALA

DATA 22.11.2021

RIF: ampliamentoDarsenaPontGallegg/
disegni/prog.03.2013 / 13.../11

IL PROGETTISTA

IL COMMITTENTE



STUDIO ZACUTTI
VIA TOLONE n.3 - 19124 LA SPEZIA
TEL. 0187/770774 - FAX 0187/737586
E-mail: studio@studiozacutti.it

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ARTICOLO V DEL DLGS 152/2006

1) DESCRIZIONE DEL PROGETTO

1.1.1 Progetto originario – approvato in Intesa Stato Regione Decreto 9489 del 18/12/2008;

1.1.2 Nel corso della procedura la Regione Liguria richiedeva con nota 247 (18472) del 06/02/2008 procedura di screening;

1.1.3 Con decreto della Giunta Regionale Dipartimento Ambiente – Valutazione Impatto Ambientale n. 85 del 15/04/2008 veniva decretato che “Il progetto di ampliamento a mare, all’interno del porto commerciale della Spezia (SP) non debba essere assoggettato alla Valutazione di Impatto ambientale ai sensi dell’articolo 10 della legge 38/1998;

1.1.4 A seguito dell’approvazione della variante veniva emesso atto suppletivo n. 26/2016 in data 25.05.2016 con scadenza 31.12.2060;

1.1.5 A seguito di prima variante tecnico funzionale il progetto per la realizzazione del molo con i cassoni ex Concordia veniva autorizzato dal Ministero Ambiente con nota 18109/DVA del 12.07.2019 dove si escludevano successive procedure di valutazione di impatto ambientale.

1.1.6 Il progetto veniva così autorizzato da parte dell’Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale con atto suppletivo n. 17 del 22.05.2020

1.1.7 La realizzazione del progetto veniva iniziata nell’estate del 2020 e parzialmente realizzato. In funzione delle nuove esigenze commerciali è stata presentata una seconda variante tecnico funzionale ai sensi dell’articolo 24 CN attualmente oggetto di esame che prevede lo spostamento dei 4 cassoni ex Concordia sul lato sud in prosecuzione del molo esistente, sempre all’interno dello specchio acqueo in concessione, al posto del pontile galleggiante esistente che verrà riposizionato al fine di realizzare una darsena protetta per giga yacht e mega yacht.

1.1.8 Con nota del Ministero dell’Ambiente Divisione V Sistemi di valutazione ambientale del 19.07.2021 veniva richiesta la valutazione nell’ambito di una procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’articolo 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

1.5 RELAZIONE TRA IL PROGETTO E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMA E PIANIFICAZIONE VIGENTI

1.5.1 PROGRAMMAZIONE NAZIONALE

Come emerso dalle risultanze dei recenti saloni nautici il settore della nautica da diporto ha avuto un significativo incremento ponendo all'attenzione del governo anche la necessità di migliorare la disponibilità di strutture per la nautica da diporto e la semplificazione delle procedure.

Da rimarcare che la cantieristica italiana e particolarmente quella localizzata nel Golfo della Spezia che vanta maggiori cantieri italiani (S. Lorenzo / Ferretti Yacht / Baglietto / Perini / Fincantieri) risulta ai primi posti mondiali per la realizzazione dei megayacht.

La variante proposta dalla Società Lotti è volta a rendere disponibili ormeggi per mega e giga yacht sino a 120 metri ed oltre, garantendo una offerta che trova difficile riscontro in tutta l'area della costa italiana e del mediterraneo.

Non ultima la presenza di yacht di tali dimensioni consente di prevedere un aumento occupazionale diretto di circa 10 unità e un 100 di indotto.

1.5.2 PIANIFICAZIONE REGIONALE

A1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO

Il piano approvato dal C.R.L. con delibera 6 del 25.02.1990 e soggetto ad aggiornamenti è finalizzato a programmare le modifiche del territorio della Regione Liguria dal punto di vista paesistico.

L'area dello specchio acqueo in concessione risulta individuata come AI-CO e l'intervento risulta quindi conforme alle prescrizioni volte a confermare o consolidare l'attuale situazione paesistica anche con interventi ad integrazione delle strutture insediative con forme coerenti con l'esistente.

A2 PIANO DELLA COSTA

Approvato dal C.R.L. con delibera n. 64 del 29.12.2000 costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e valorizzazione della costa.

Le indicazioni progettuali confermano la presenza delle strutture nautiche di Porto Lotti e prevedono un incremento da 439 a 552 dei posti barca, pertanto il progetto di variante risulta conforme riducendo anche il numero dei posti barca rispetto a quanto già approvato passando da 440 a 447 posti barca.

B – PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

B1 – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il P.T.C.P. è stato approvato dal Consiglio provinciale con delibera n. 127 in data 12.07.2005.

Negli obiettivi generali del piano viene richiamata la finalità di realizzare un polo di forte attrattività turistica del Golfo e l'iniziativa in esame risulta conforme con gli indirizzi di piano.

B2 – PIANO DI BACINO AMBITO 20 GOLFO DELLA SPEZIA

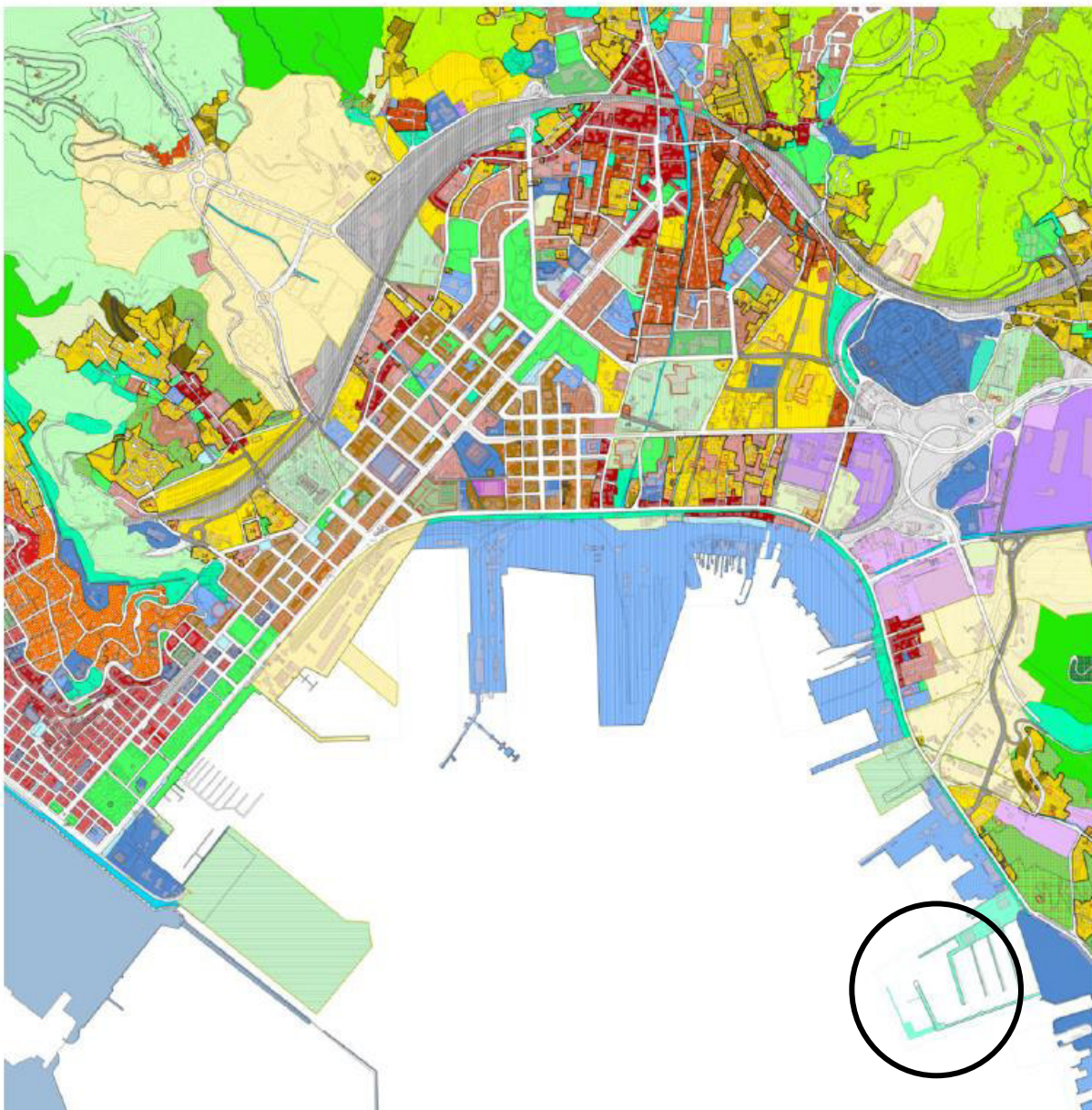
La tipologia dell'opera non rientra negli specifici contenuti del piano per cui risulta conforme.

C – PIANIFICAZIONE COMUNALE

C1 PIANO URBANISTICO COMUNALE

Il Piano risulta vigente dalla delibera del CC 17.01.2007 e prevede nella cartografia e nelle NTA la espansione del porto nella configurazione della variante in esame.

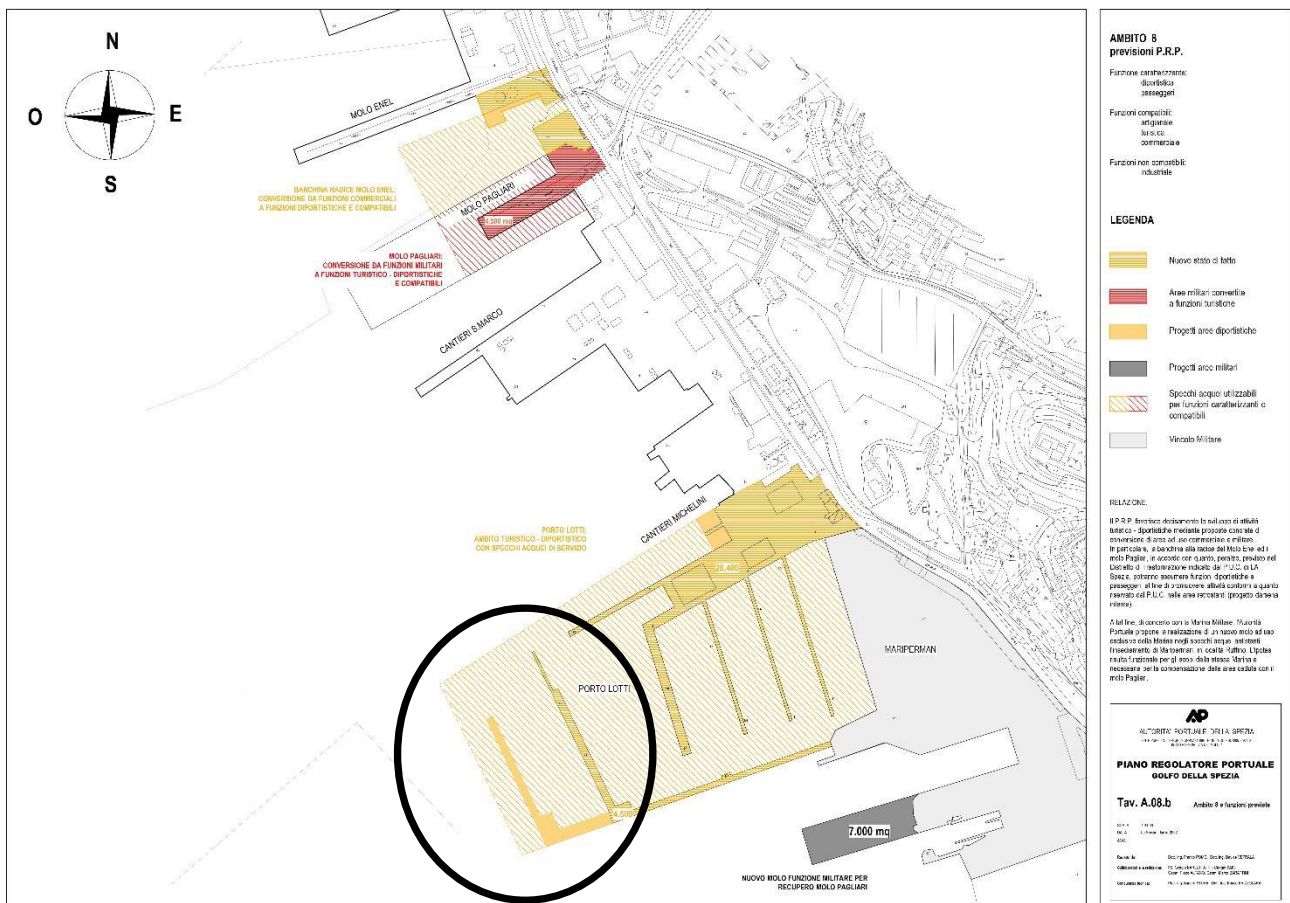
L'intervento risulta quindi pienamente conforme.

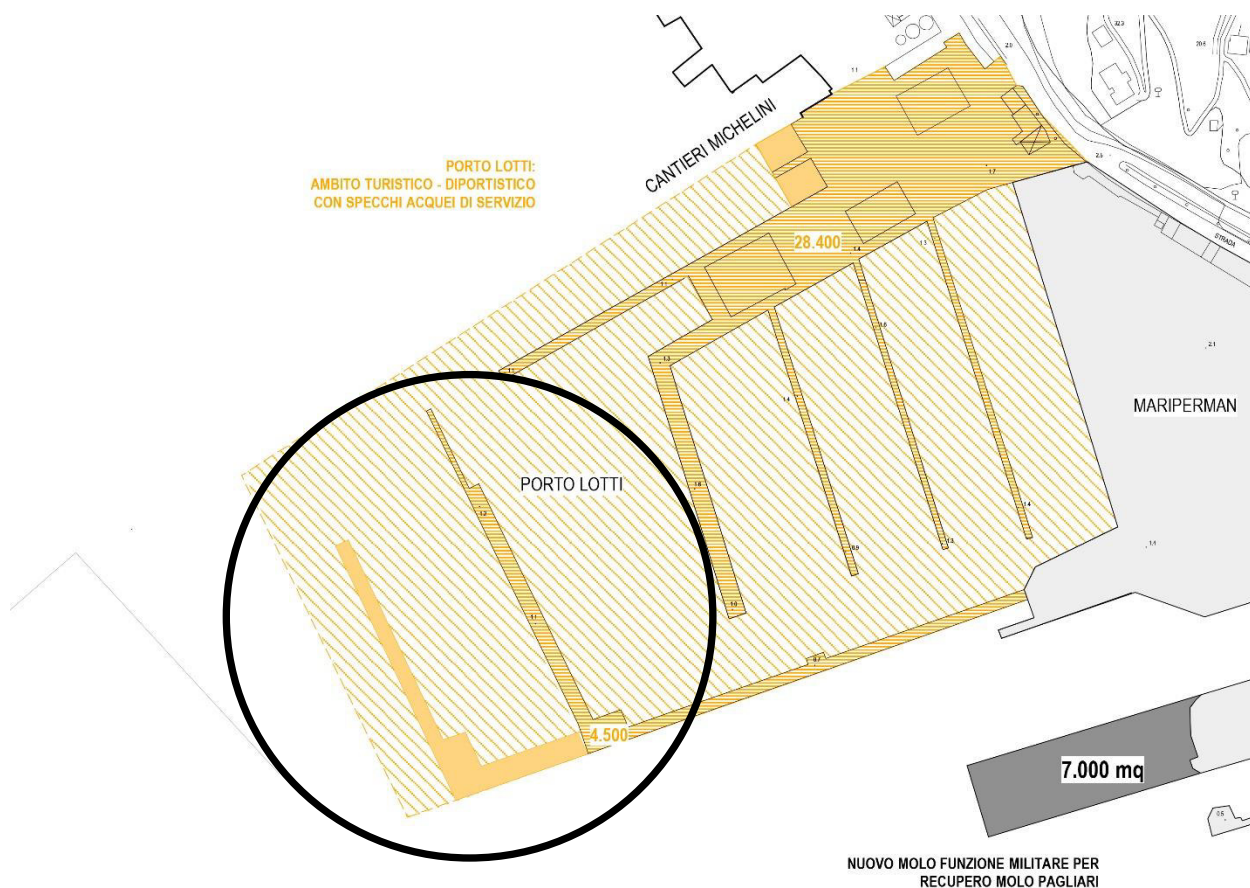


D – PIANIFICAZIONE PORTUALE

Il PRP è stato approvato ai sensi della legge 84/94 nel 2010 e sia nella cartografia che nelle NTA viene previsto nel complesso dell'ambito N. 8 l'ampliamento nella configurazione della variante rispetto a quanto già autorizzato dalla Autorità Portuale e facente parte dell'atto di concessione demaniale.

L'intervento previsto dalla variante tecnico funzionale risulta pienamente conforme con i dettagli del piano.





1.5.3 In data 02/11/2018 veniva presentata nuova Variante tecnico funzionale ex art. 24 del C.N. con Conferenza dei Servizi in corso che prevede una variante strutturale al secondo molo non ancora realizzato nel progetto approvato nel 2007 previsto su pali ed ora in cassoni in acciaio già utilizzati per il recupero della nave “Costa Concordia” semplicemente appoggiati sul fondale attivando un virtuoso sistema di riutilizzo di manufatti particolari anche a memoria di un evento che ha avuto risonanza mondiale ed il posizionamento di moduli di pontile galleggiante tutti nella medesima posizione rispetto a quelli già approvati nel progetto originario del 2007 in sostituzione dei moli con palancolato a parete piena, (approvata con Parere Ufficio VIA N. prot. 17469/DVA dell’8/07/2019 (allegato 1) e decreto ADSP Protocollo N. 19398 del 23/10/2019 (allegato 2) e Concessione Demaniale n. 17 anno 2020)

2 ILLUSTRAZIONE PRINCIPALI SOLUZIONI

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

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

L'intervento prevede la stabilizzazione del fondo senza asportazione o movimentazione del fondale con la stesura di tout venant e pali in acciaio che verranno sfilati uno alla volta riempiti di ghiaia sotto il livello del fondale. Tutti i materiali saranno certificati ed autorizzati dal competente ufficio regionale per l'immissione in mare ai sensi della L.R. 3/2007 in attuazione dell'ex articolo 109. Successivamente i cassoni, come già oggetto di precedente autorizzazione, verranno posati sul fondo opportunamente zavorrati con acqua all'interno e completati con soletta superiore in CLS con giunti di collegamento tra i vari elementi che potranno essere, se necessario, rimessi in galleggiamento con lo svuotamento dell'acqua e spostati.

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

Il riposizionamento garantisce inoltre l'accessibilità delle imbarcazioni di maggiori dimensioni indipendentemente dalla presenza del campo boe, per lo scarico di idrocarburi dell'Arcola Petrolifera. Per allineare l'offerta dei servizi alle imbarcazioni di maggiori dimensioni è previsto il posizionamento di box ad uso magazzino o posto auto a servizio dei megayacht; tali strutture sono realizzate con elementi prefabbricati rivestiti con doghe in legno come già autorizzato per la cabina di trasformazione presente sul molo esistente.

2.3 TECNICA PRESCELTA

La soluzione tecnica prescelta a base del progetto originario era finalizzata al riuso dei cassoni che erano stati utilizzati per il recupero della Costa Concordia all'Isola del Giglio.

Il riutilizzo di tali elementi in acciaio, oltre a generare una economia circolare, consente di evitare la realizzazione di vasche di colmata o strutture definitive in quanto la tipologia del cassone consente, in caso di necessità, di poter riportare la struttura in galleggiamento, trasferirla in altra sede come dimostrato dal progetto di variante in esame.

2.4 TIPO E QUANTITÀ DI RESIDUI

La tipologia dell'opera non prevede processi produttivi o emissioni di impianti trattandosi di opere marittime finalizzate all'ormeggio di yacht da diporto,

In fase esecutiva è prevista è prevista la posa in panne galleggianti a perimetro dello specchio acqueo di intervento al fine di evitare e controllare eventuali possibili intorbidimenti del corpo idrico.

Le restanti operazioni di infissione dei pali, posizionamento ed affondamento dei cassoni non comportano attività che possano avere influenza sul contesto ambientale circostante.

3) ANALISI DELLA QUALITÀ AMBIENTALE

3.1 - METEOROLOGIA LOCALE

3.1.1 Esposizione ai venti

Il porto turistico di La Spezia si trova all'interno di una profonda insenatura (Golfo di La Spezia) con imboccatura sbarrata quasi interamente da una diga foranea di oltre 2 Km. di lunghezza.

La collocazione geografica del paraggio interessato dalle opere è illustrata nella corografia allegata insieme alla rappresentazione dei settori di traversia (allegati alla relazione meteomarina)

3.1.2 Situazione pluviologica

Dal punto di vista della situazione pluviologica rimane entro la norma caratteristica del Mar Ligure ed Alto Tirreno con una concentrazione delle precipitazioni nel periodo Novembre Marzo mentre non sono presenti fenomeni di nebbia o ghiaccio.

3.2 – ANALISI METEOMARINA

La relazione allegata conferma per la soluzione 4 prescelta per il progetto in esame la funzionalità delle soluzioni tecniche proposte che garantiscono la rispondenza alle indicazioni di AIPCN.

3.3 - DINAMICA LITORANEA

3.3.1 - Correnti costiere

La dinamica delle correnti all'interno della rada è principalmente governata dai movimenti delle masse d'acqua entranti ed uscenti dalle bocche con moto antiorario per effetto e delle maree e in maniera molto modesta per il riflesso delle correnti in movimento del mare aperto all'interno della rada; l'azione del vento sulla superficie della rada si somma con modesti effetti alle predette correnti.

Prendendo pertanto solo in considerazione l'effetto dei flussi d'acqua in ingresso che attraversano la bocca di levante, la marea può essere considerata la più importante causa eccitante della dinamica della rada nella quale instaura un movimento rotatorio con senso antiorario.

Assumendo come per le velocità il valore cautelativo massimo di 1 m/s raggiungibile in particolare occasioni di concomitanza di moti ondosi al largo di può pervenire a velocità periferiche dell'ordine dei 10-20 cm/sec in corrispondenza della bocca di levante del golfo per poi diminuire in maniera sensibile.

La soluzione proposta in variante tecnica non prevede azioni peggiorative rispetto a quanto già approvato in quanto il molo principale previsto nel progetto presenta distacchi di circa 3,00 mt. tra i cassoni ed i moli esterni sono previsti galleggianti consentendo così il ricambio interno delle acque e non interferendo con il se pur minimo movimento correntizio.

3.3.2 - Erosione insabbiamento

I valori sopra riportati non sono tali da mettere in movimento particelle solide di dimensioni significative dal punto di vista granulometrico, tali cioè da poter generare fenomeni di insabbiamento o di erosioni; con tali dati di velocità si possono eventualmente verificare intorbimenti delle acque per elementi di dimensioni del tutto insignificanti dal punto di vista sedimentologico.

A maggiore conferma è da precisare che nella zona costiera di levante del Golfo le correnti sono pressoché nulle poiché anche le zone più periferiche dalla fascia di corrente possono difficilmente lambire la zona di mare interessata in quanto a monte esistono emergenze naturali ed artificiali ben più importanti che si inoltrano nel golfo limitando le correnti e deviandone il corso dalla costa.

Tale situazione correlata alla situazione barimetrica non richiede dragaggi per consentire l'ormeggio delle imbarcazioni.

3.3.3 - Apporti solidi fluviali

Non sono presenti nella sponda EST del Golfo in prossimità del Porto apporti da parte di corsi d'acqua o canali.

3.3.4 - Scarichi costieri

All'interno del bacino del porticciolo non sono presenti scarichi costieri e tutta la struttura portuale è collegata alla fognatura comunale.

3.4 - FATTORI TOPOGRAFICI E GEOMORFOLOGICI

3.4.1 - Batimetria

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

3.4.2 - Terreno di fondazione

Preliminarmente alla esecuzione del progetto approvato sono state eseguite tutte le indagini geotecniche necessarie che hanno messo in evidenza i seguenti strati:

1. fango di fondale;
2. argilla debolmente limosa, da fluida a molle;
3. argilla limosa debolmente sabbiosa, molle, normalmente consolidata;
4. sabbia, sabbia limosa da moderatamente a ben addensata e limo sabbioso compatto, con livelli di conchiglie ed inclusi eterogenei grossolani;
5. argilla limosa e limo argilloso sovra consolidati per essiccamento

Tale conformazione garantisce la possibilità del posizionamento dei cassoni secondo quanto al punto successivo

3.4.3 – Riposizionamento cassoni

La posa in loco dei cassoni avverrà senza asporto o movimentazione del fondale marino, con semplice affondamento dei cassoni già zavorrati in parte con cemento previa stabilizzazione del fondale con inserimento di ghiaia senza movimentazione o asportazione del fondale.

Una volta posizionati verranno ulteriormente zavorrati con acqua per consentire la stabilità globale.

Gli elementi potranno, in caso di necessità, essere con procedimento inverso rimessi in galleggiamento liberando la zona di mare interessata.

Il livellamento in quota della superficie dei cassoni verrà effettuato con getto di calcestruzzo armato in CLS di altezza variabile per compensare eventuali differenze di livello tra i cassoni; gli elementi saranno separati tra di loro e collegati con giunti mobili in modo tale da garantire la possibilità di rimettere in galleggiamento i cassoni qualora necessario.

3.5 - QUALITÀ AMBIENTALE

Il progetto è già stato sottoposto con esito favorevole nel 2008 alla valutazione di impatto ambientale tramite procedura di screening di cui alla L.R. 37/98 art. 10 con esclusione della valutazione di impatto ambientale, deposito tecnico funzionale del maggio 2019 è stato ritenuto non assoggettabile come da parere Ministero dell'Ambiente prot. 17469/DVA dell'8/07/2019.

Le nuove strutture di ormeggio avranno una quota massima sul livello medio del mare di mt. 1,80/2,00 circa.

Più in particolare anche per la variante tecnica delle opere previste sono state prese in considerazione le seguenti sull'ambiente:

3.5.1 - Aria

L'intervento per la sua tipologia sia in fase realizzativa che di esercizio non prevede immissioni nell'atmosfera di polveri o prodotti nocivi.

3.5.2 - Rumore

La zona dell'intervento ricade in zona 5° Zona industriale e l'intervento non prevede emissione di rumori anche in corso di esecuzione.

3.5.3 - Idrologia

Nella zona non sono presenti corpi idrici naturali o artificiali sui quali possa incidere l'intervento delle strutture a mare dei pontili.

3.5.4 - Geologia

Come emerso dalla relazione geologica l'intervento è pienamente compatibile con la situazione geologica come documentate dalle relazioni geognostiche già allegate al tempo alla procedura di screening.

3.5.5 - Acque superficiali

Non sono presenti in loco acque superficiali

3.5.6 - Acque sotterranee

Non sono presenti in loco acque sotterranee

3.5.7 - Flora, fauna e vegetazione

Lo studio non è richiesto in quanto trattasi di zona marina priva di vegetazione.

Nelle vicinanze non sono presenti impianti per la mitilicoltura o piscicoltura.

I fondali non presentano tracce di flora marina essendo caratterizzati da uno strato di fanghi e melma come risulta dalle indagini geologiche allegate.

3.5.8 Paesaggio

L'intervento di posa in opera dei pontili anche nella variante tecnica realizzata non incide in alcun modo sul paesaggio circostante; infatti i nuovi pontili si inseriscono a ridosso di un molo preesistente del Porto Lotti non modificando in alcun modo la percezione visiva del contesto emergendo dall'acqua mediamente 200 cm. ed avranno caratteristiche di finitura analoghe ai moli già esistenti ed a quanto già approvato ai fini paesistico ambientale.

D'altra parte, la zona è individuata nel Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico come zona AICO.

3.6 SITO DI INTERESSE REGIONALE

L'area ricade all'interno del Sito di Interesse Regionale di Pitelli (già sito di interesse nazionale ai sensi della legge n. 426/98 da sottoporre ad eventuali bonifiche).

Pertanto, nella progettazione dell'intervento si è prestata la massima attenzione a NON EFFETTUARE OPERAZIONI CHE comportino ASPORTAZIONE O MOVIMENTAZIONE DEI SEDIMENTI.

La tipologia delle strutture come già richiamato consente, in caso di necessità, di poter essere riportate in galleggiamento e spostate per consentire le eventuali operazioni di bonifica.

4 EFFETTI RILEVANTI SULL'AMBIENTE

4.1 Progetto

La variante si inserisce nel più ampio contesto portuale del Golfo della Spezia ed è localizzata in area già in concessione e destinata ad approdo turistico.

La variante riduce il numero dei posti barca previsti dal progetto approvato e non crea problemi con l'ambiente circostante.

4.2 Utilizzazione di risorse naturali

Nell'ambito del progetto non è previsto l'utilizzo di risorse naturali.

4.3 Emissioni inquinanti

4.3.1 In fase di realizzazione

Le operazioni di realizzazione del progetto verranno eseguite principalmente via mare con l'utilizzo di pontoni e mezzi nautici.

Particolare attenzione verrà posta nell'attività di stabilizzazione del fondale, attività per la quale è previsto il posizionamento di panne galleggianti a perimetro dello specchio acqueo di intervento al fine di evitare e controllare possibili intorbidimenti del corpo idrico.

Le restanti operazioni di infissione dei pali, posizionamento ed affondamento dei cassoni non comportano attività che possano avere influenza sul contesto ambientale circostante.

Tutte le lavorazioni non comportano immissioni inquinanti sia nel corpo idrico che nell'aria.

4.3 – FASE DI ESERCIZIO

4.3.1 – Alimentazione Elettrica

In fase di esercizio le imbarcazioni ormeggiate saranno alimentate dal punto di vista elettrico dalla rete di alimentazione del porto senza la necessità di ausilio dei generatori di bordo.

4.3.2 – Scarichi a mare

All'interno del porto turistico vige il divieto di scarico a mare delle acque nere e grigie o oleose provenienti dalle imbarcazioni che comunque data la tipologia e le dimensioni sono dotate di apposite casse stagne a bordo che verranno svuotate da terra con idonei mezzi che conferiranno le acque o i residui di sentina agli impianti di trattamento.

5 – MISURE DI COMPENSAZIONE

La variante tecnica proposta non comporta dal punto di vista ambientale situazioni peggiorative rispetto al progetto precedente già approvato migliorando nel complesso la situazione in quanto sono sensibilmente ridotte le opere marittime fisse in struttura a paramento verticale continuo che comportano maggiori impatti rispetto a soluzioni con pontili galleggianti o strutture non continue e migliora le condizioni di fruibilità dello specchio acqueo all'interno delle opere progettate.



PROGETTO APPROVATO



PROGETTO