

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

Genova,

Prot. n.

Allegati:

Class./Fasc. G13 (2022)/10

Oggetto: **[ID: 7720]** Variante tecnico funzionale ex art. 24
- Sostituzione e spostamento pontile frangionde
con ricollocazione molo in cassoni in acciaio per
riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht
all'interno del Porto Turistico Lotti.
Procedimento di Verifica di assoggettabilità a
VIA Nazionale

Proponente: Porto Lotti s.p.a.

Trasmissione osservazioni Regione Liguria

A
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione generale per la crescita
sostenibile e la qualità dello sviluppo
(CreSS)
CRESS@pec.minambiente.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

In relazione alla comunicazione di avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità Nazionale in oggetto si trasmettono le seguenti osservazioni formulate con il contributo di:

RL - SETTORE Ecologia

RL - SETTORE Ecosistema costiero e acque

RL - SETTORE Urbanistica

Premessa

Con provvedimento di raggiunta Intesa Stato-Regione n. 9489 del 18 dicembre 2008, comprensivo dell'autorizzazione paesaggistica rilasciata dalla Regione Liguria con decreto n. 3455 del 24 novembre 2008, è stato approvato il progetto definitivo di ampliamento dei pontili a mare della struttura nautica di Porto Lotti. Successivamente, in varie epoche, sono stati assentiti diversi progetti di variante rispetto alla soluzione originaria come sopra approvata, l'ultimo dei quali è stato approvato con procedura di Conferenza di Servizi, convocata ai sensi dell'art. 14bis della L n. 241/1990 s. m. e i., conclusasi con provvedimento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di La Spezia e Marina di Carrara n. 19398 del 23 ottobre 2019. Nell'ambito di tale procedimento, la Regione Liguria, con determinazione n. PG/2019/297954 del 16 ottobre 2019 ha accertato la conformità urbanistica e contestualmente rilasciato una nuova autorizzazione paesaggistica.

Il progetto di variante da ultimo approvato era volto in allora alla necessità di adeguare la configurazione dei pontili alle esigenze di mercato legate in particolar modo all'ormeggio delle c.d. "barche medie" da 40 a 60 mt. di lunghezza; pertanto era previsto, all'interno dello specchio acqueo in concessione, il posizionamento di n. 4 moduli galleggianti paralleli al molo principale in modo tale da realizzare una darsena protetta per l'ormeggio di imbarcazioni di tali dimensioni.

In particolare la soluzione in allora approvata prevedeva la posa in opera di elementi galleggianti frangionde in calcestruzzo tipo pesante 20x4x1,80/200 di caratteristiche simili a quanto già realizzato per il pontile frangionde principale; tale soluzione risultava maggiormente flessibile nel tempo garantendo modifiche in funzione delle possibili variazioni del mercato di riferimento.

Contestualmente veniva richiesta una modifica strutturale al secondo pontile principale che, ferme restando le caratteristiche estetiche già approvate, veniva realizzato con l'utilizzo di n. 4 cassoni in acciaio, già impiegati nel "galleggiamento" della nave Costa Concordia, delle dimensioni 10,50x11,50x21,80 con conseguente lieve aumento della larghezza del pontile da mt. 10 a mt. 11,50.

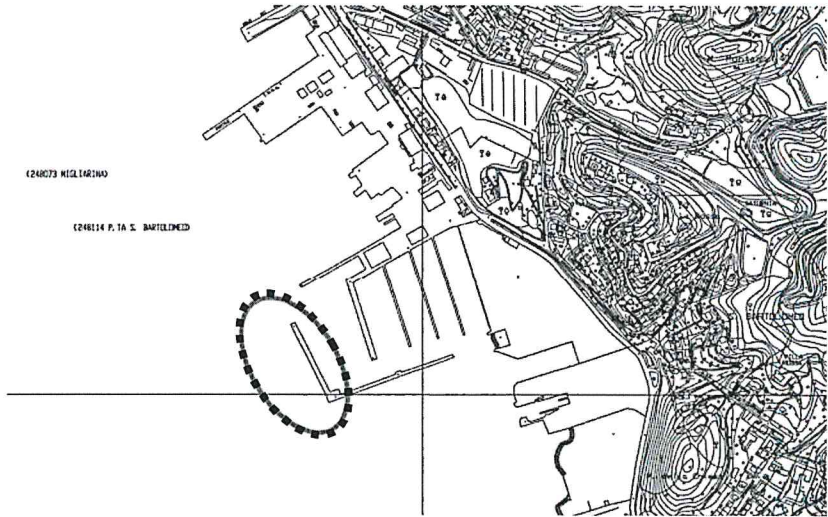
Descrizione del progetto

La variante tecnico funzionale in esame prevede lo spostamento del molo in cassoni ex Concordia già autorizzato e il suo riposizionamento al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde, al fine di garantire, rispetto alla configurazione approvata, i necessari livelli di calma dello specchio acqueo in concessione e la possibilità di ormeggio per imbarcazioni di 100 metri ed oltre.

Nello specifico, l'intervento prevede:

- la realizzazione di pali e micropali finalizzata alla realizzazione del raccordo tra il molo principale esistente e il molo in cassoni; è previsto che i pali siano vibroinfissi;
- il riposizionamento del pontile galleggiante e dei relativi corpi morti.

Non è previsto il dragaggio dei sedimenti di fondo.



Stato autorizzato



Stato di progetto

OSSERVAZIONI DELLA REGIONE LIGURIA

1. Quadro programmatico

Sotto il profilo urbanistico e territoriale le aree occupate dalla struttura destinata alla nautica da diporto di Porto Lotti, all'interno delle quali sono previsti gli interventi come sopra descritti, sono disciplinate dalla seguente strumentazione:

- a) Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (approvato con D.C.R. n. 6/1990 s. m. e i. da ultimo modificato con D.C.R. n. 18 del 2 agosto 2011)
- b) sub assetto insediativo: zona AI-CO (Attrezzature ed Impianti soggetti al regime normativo di Consolidamento), disciplinata dall'art. 56 delle relative Norme di Attuazione, in cui è ammesso l'adeguamento dell'impianto esistente, sia sotto il profilo funzionale che per quanto attiene a quello paesistico-ambientale; sono consentiti interventi di modificazione delle strutture esistenti e di ampliamento dell'impianto stesso volti, al suo consolidamento ed al miglioramento dell'inserimento nel contesto ambientale;
- c) Piano Urbanistico Comunale vigente del Comune della Spezia (entrato in vigore in data 25 giugno 2003) sistema delle aree portuali (approdo turistico di Porto Lotti), disciplinato dall'art. 25, comma 1, lett. c) delle Norme di Conformità e Congruenza, in cui sono confermate le previsioni dello Strumento Urbanistico Attuativo, approvato con D.P.G.R. n. 206 del 25 febbraio 1994, ed è consentita, alla Società Porto Lotti, la realizzazione di un più ampio progetto di riorganizzazione dell'impianto nautico;
- d) Piano Regolatore Portuale della Spezia (approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione n. 45 del 19 dicembre 2006) ambito 8 (Porto Lotti) in cui la funzione caratterizzante è quella diportistica e

passaggeri ed in cui il Piano ha di fatto integralmente recepito le previsioni del sopra richiamato S.U.A. approvato con D.P.G.R. n. 206/1994.

Sull'area di progetto, non essendo la stessa individuata come "Area di interazione Porto-Città" dal DPSS approvato dalla Regione Liguria, ai sensi dell'art. 5, commi 1-quater e 1-quinquies, della L. n. 84/1994 "Riordino della legislazione in materia portuale" s. m. e i., con D.G.R. n. 624 del 17 luglio 2020, si ritiene applicabile quanto disposto dall'art. 5, comma 1-septies della ridetta L. n. 84/1994 come da ultimo modificata dal D.L. n. 121 del 10 settembre 2021 convertito nella L. 9 novembre 2021 n. 156, che ha assimilato, ai fini dell'applicabilità della disciplina di cui all'art. 142, comma 2, del D. Lgs. n. 42/2004 s. m. e i., tali aree alle zone omogenee B per le quali è esclusa la presenza del vincolo paesistico-ambientale "generico" posto a tutela della fascia dei 300 mt. dalla linea di costa.

Pertanto alla luce di quanto sopra non sarà necessario, in sede di approvazione, per gli aspetti edilizi, del progetto in esame il rilascio della specifica autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del richiamato D. Lgs. n. 42/2004 s. m. e i..

Per quanto concerne i rapporti del progetto in esame con la strumentazione territoriale e urbanistica operante all'interno dell'area di intervento lo stesso risulta:

- coerente con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, esaminato con particolare riferimento al regime normativo - sub assetto insediativo - della zona AI-CO poiché tale da rispondere a precise esigenze di carattere funzionale, legate in particolare alla necessità di potenziare l'attività della struttura nautica esistente attraverso la creazione di una darsena protetta all'interno della qual poter ormeggiare i mega yacht;
- conforme sotto il profilo funzionale con quanto previsto dai vigenti Piano Regolatore Portuale e Piano Urbanistico del Comune della Spezia.

2. Habitat marini e qualità delle acque

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali si rileva quanto segue:

- la natura dei materiali immersi è compatibile con la tutela dell'ecosistema marino;
- nell'area interessata dall'immersione dei materiali non sono presenti biocenosi od habitat vulnerabili;
- tutti i possibili siti potenzialmente vulnerabili, costituiti dalle acque di balneazione, da acque marine sottoposte a pesca professionale o sportiva, da impianti di maricoltura, da siti marini della Rete Natura 2000, da popolamenti bentonici marini di rilevante interesse naturalistico, si trovano al di fuori dell'area di influenza dell'intervento;
- durante la fase di realizzazione dello scanno di imbasamento dei cassoni e consolidamento del fondale sono previste modalità operative tali da minimizzare una eventuale dispersione di sedimenti al di fuori dell'area di intervento; tale ipotetico impatto assume peraltro una rilevanza non particolarmente significativa considerate la tipologia di materiale impiegato, che risulta privo di una significativa frazione pelitica e la notevole distanza dell'area di intervento dai target ambientali, con particolare riferimento agli impianti di maricoltura che si trovano a distanza maggiore di 1,5 chilometri dal sito di intervento e che, pertanto, si ritengono localizzati al di fuori dell'area di influenza dello stesso.

Per quanto sopra esposto, si ritiene che il progetto di variante in esame non presenti criticità. In sintesi, relativamente ai possibili impatti durante la fase di realizzazione e durante la fase di esercizio, si ritiene che gli interventi a progetto non presentino criticità sotto il profilo degli habitat marini vulnerabili. Sotto il profilo ambientale non ravvisiamo criticità sotto il profilo della qualità delle acque in quanto le opere a progetto non risultano alterare in maniera significativa i fenomeni di ricambio idrico del tratto di costa interessato.

3. Aria

In relazione al tema della qualità dell'aria, non si rilevano criticità.

4. Rumore

Riguardo al comparto rumore non si rilevano potenziali impatti negativi significativi, anche tenuto conto della distanza di recettori sensibili. Lo studio evidenzia che l'area di intervento ricade in zona 5° industriale e che, peraltro, l'intervento stesso non prevede emissione di rumori anche in corso di esecuzione.

Con particolare riguardo alla fase di cantiere, pare comunque opportuno rimandare al Comune della Spezia la valutazione circa la necessità di eventuali ulteriori azioni mitigative, da prescriversi in sede di autorizzazione in deroga dell'attività rumorosa temporanea.

5. Suolo e acque sotterranee

In relazione ai potenziali impatti sullo stato di qualità ambientale di suolo ed acque sotterranee non si rilevano aspetti significativi.

Lo studio preliminare ambientale tiene in considerazione che l'area di intervento ricade all'interno dello specchio acqueo marino compreso nel sito di interesse regionale Pitelli, già sito di interesse nazionale ai sensi della Legge n. 426/98.

Si rileva che tale area risulta compresa fra quelle per cui è stata determinata la necessità di interventi di bonifica ai sensi del titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/06, in relazione allo stato di contaminazione dei sedimenti marini, accertato per mezzo delle attività di caratterizzazione ed assunto alla base del progetto preliminare di bonifica elaborato dall'ICRAM ed approvato dal MATT nell'anno 2005.

Lo studio preliminare ambientale evidenzia come nella progettazione dell'intervento si sia prestata la massima attenzione a non prevedere operazioni che comportassero asportazione o movimentazione di sedimenti e come la tipologia delle strutture consenta, in caso di necessità, di poter essere riportate in galleggiamento e spostate per consentire le eventuali operazioni di bonifica.

Tuttavia, con particolare riguardo all'intervento di consolidamento e stabilizzazione del fondale nell'area di posizionamento dei cassoni, considerata la tecnica adottata, che prevede la stesura di uno scanno di imbasamento e la vibrocompattazione di colonne di ghiaia appositamente immesse (con impiego complessivo di circa 9000 mc di materiale inerte), si ritiene che le opere in progetto possano costituire un impedimento ad un'eventuale futura bonifica dei sedimenti marini nella zona interessata.

Pur premesso che ai fini del presente procedimento l'aspetto in trattazione non rappresenta una criticità in termini di potenziali impatti significativi sulle matrici ambientali, si evidenzia che In fase autorizzativa (o in fase di valutazione di impatto ambientale, se del caso), dovrà essere verificata la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di bonifica del progetto ICRAM.

CONCLUSIONI

Quale esito dell'attività svolta per la predisposizione del presente contributo si ritiene che non sussistano criticità, né possibili impatti ambientali negativi per nessuna delle matrici ambientali valutate.

Tuttavia, in considerazione della tecnica adottata per l'intervento di consolidamento e stabilizzazione del fondale nell'area di posizionamento dei cassoni e che l'area di progetto ricade all'interno dello specchio acqueo marino compreso nel sito di interesse regionale Pitelli (già sito di interesse nazionale ai sensi della Legge n. 426/98), è stata segnalato che, in fase autorizzativa, dovrà essere verificata la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di bonifica del progetto ICRAM.

A disposizione per ogni chiarimento, si porgono cordiali saluti.

DIRETTORE GENERALE
(dott. ssa Cecilia Brescianini)

