



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

SOTTOCOMMISSIONE VIA

Parere n. 423 del 3 febbraio 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“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”.</p> <p>ID_VIP: 7720</p>
Proponente:	<p>Porto Lotti S.P.A.</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. (d'ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006);
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 342 del 13 dicembre 2017 (Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;
- il Decreto n. 6043 del 11/10/2019 con il quale il Presidente della Giunta Regionale della Liguria ha designato il proprio rappresentante nella Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. "screening"):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. 16.06.2017, n. 104, recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114", e in particolare:
- l'art. 5, recante 'definizioni', e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui "si intende per" *m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: "La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto";
- l'art. 19, recante 'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA', e in particolare il comma 5, secondo cui "L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi" (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante *“Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19”* e All. V, recante *“Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19”*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *“Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”*;
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)”* e in generale le Linee guida della Commissione Europea *“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”*;

DATO ATTO che:

- la Società Porto Lotti S.p.a., con nota del 29/11/2021, acquisita al prot. n. 135500/MATTM del 3/12/2021, successivamente perfezionata con pec del 20/12/2021, acquisita al prot. 142491/MATTM del 20/12/2021, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto di *“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”*;
- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con nota prot. MATTM/144701 del 22/12/2021, acquisita con prot. CTVA/6136 del 23/12/2021, ha provveduto a comunicare la procedibilità dell’istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate e alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) e a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del proponente, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 è stato pubblicato sul sito internet istituzionale dell’Autorità competente alla pagina <https://va.minambiente.it/IT/Oggetti/Documentazione/8246/12120>, lo studio preliminare ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso;

DATO ATTO che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell’Allegato II bis, parte II del D. Lgs. n. 152/2006 al punto F - *Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio acqueo è inferiore o uguale a 10 ettari, le cui*

ID_VIP 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” – Verifica Assoggettabilità VIA

aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri²;

CONSIDERATO che:

- in precedenza, con nota prot. n. 9794 del 30/05/2019, acquisita al prot. n. 14727/DVA del 10/06/2019, l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Porti di La Spezia e Marina di Carrara aveva trasmesso per conto della società Lotti S.p.A. istanza di valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, c. 9, del D. Lgs. 152/2006, sul progetto “*Variante tecnico funzionale ex art. 24 - Posa di pontili galleggianti frangionde e modifica strutturale al pontile principale per l’ormeggio imbarcazioni all’interno del compendio in concessione alla Porto Lotti S.p.A. - La Spezia* e che, ad esito delle valutazioni svolte, con nota 18109/DVA del 12/07/2019, la Divisione aveva comunicato al Proponente che, come diffusamente motivato nella Nota Tecnica di cui al prot. Int. 17469/DVA dell’8/07/2019, il progetto esaminato non determinava impatti ambientali significativi e negativi e che, quindi, era ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di VIA;
- successivamente, la Società Lotti S.p.a., con nota acquisita con prot. 54326/MATTM del 21/05/2021, successivamente perfezionata con nota acquisita al prot. 65111/MATTM del 16/06/2021, aveva trasmesso una nuova istanza di valutazione preliminare, in merito al progetto di “*Variante tecnico funzionale ex art. 24 - Modifica posizionamento cassoni ex Concordia per riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht all’interno del Porto Turistico Lotti*”, in quanto da ritenersi adeguamento tecnico ad opera ricadente al sopra citato punto F dell’Allegato II bis, Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006;
- per tale nuova valutazione preliminare, sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa e delle valutazioni svolte, come più diffusamente illustrato nella nota tecnica prot. Int. 77839/MATTM del 16/07/2021, la Divisione, con nota prot. 79562/MATTM del 20/07/2021, comunicava di ritenere che, per il progetto in valutazione, ovvero la “*Modifica posizionamento cassoni ex Concordia per riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht all’interno del Porto Turistico Lotti*”, non si potessero escludere impatti ambientali significativi e negativi e che, pertanto, lo stesso dovesse essere più opportunamente valutato nell’ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA;

CONSIDERATO che:

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell’art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

CONSIDERATO che

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:
 1. Studio preliminare ambientale (elaborati AMBIDR01 e AMBIDR02);
 2. Relazione Tecnica, fornita ad integrazione della documentazione, a seguito della richiesta di perfezionamento atti inoltrata al Proponente dalla Divisione con nota prot.

137821/MATTM del 9/12/2021 e acquista dalla Commissione al prot. n. 5944/CTVA del 10/12/2021

3. Elaborati di progetto: n. 15 Tavole, tra cui la Relazione meteomarina, quella Geologica-Tecnica e quella Paesaggistica;
- le lavorazioni relative all'intervento in progetto non ricadono all'interno di aree naturali protette e di siti della Rete Natura 2000 e non interferiscono con la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale, e pertanto non è stato presentato specifico Studio di Incidenza;

TENUTO CONTO delle osservazioni pervenute:

- Regione Liguria, Dipartimento Ambiente e Protezione Civile, nota prot. n. 42116 del 21/01/2022, acquisita al prot. n. CTVA/269 del 21/01/2022;

EVIDENZIATO che:

- il progetto, presentato dalla Società Lotti S.p.a., è relativo ad una variante tecnico funzionale che prevede lo spostamento del molo in cassoni ex Concordia, già oggetto della prima valutazione preliminare sopra richiamata, con valutazione positiva, riposizionandolo al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde. La variante proposta è motivata dal fatto che tale esistente molo, a seguito delle mareggiate, che con sempre maggiore frequenza ed intensità raggiungono l'interno del Golfo, non garantisce i sufficienti livelli di calma dello specchio acqueo;
- il progetto originario è stato approvato in Intesa Stato Regione con Decreto n. 9489 del 18/12/2008, facendo seguito ad una procedura di VIA (Decreto VIA DSA-DEC n. 317 dell'11/04/2006), riguardante il Piano Regolatore Portuale di La Spezia, con esito in parte positivo con prescrizioni (ambiti 5, 6 e ambiti vari, tra i quali l'ambito portuale n. 8 riguardante proprio il "Porto Lotti"), in parte interlocutorio negativo (ambiti 7 e 9) e negativo (ambito 2). Successivamente all'ottenimento della concessione demaniale pluriennale (n. 96/2014 del 12/12/2014, avente scadenza 31/12/2060), era stata approvata dall'Autorità Portuale di La Spezia, con Decreto n. 12780 del 3/09/2015, una prima Variante tecnico funzionale ex art. 24 C.N. relativa ad un progetto di ampliamento dei pontili porto Lotti, senza modifiche allo specchio acqueo ed al posizionamento dei pontili principali. In relazione a tale variante, venne realizzato un primo pontile galleggiante previsto nel progetto. Successivamente, in data 2/11/2018, è stata presentata una nuova Variante tecnico funzionale ex art. 24 del C.N., che prevedeva una modifica strutturale al secondo molo non ancora realizzato del progetto originariamente approvato, il quale molo era previsto su pali, mentre con la variante lo stesso molo viene previsto in cassoni in acciaio, già utilizzati per il recupero della nave "Costa Concordia", semplicemente appoggiati sul fondale, con posizionamento di moduli di pontile galleggiante, tutti nella medesima posizione rispetto a quelli già approvati nel progetto originario, in sostituzione dei moli con palancoato a parete piena. I cassoni in acciaio sono stati spostati mediante traino di rimorchiatore da Piombino a La Spezia. Tale variante è stata oggetto della prima valutazione preliminare, valutata positivamente dalla Divisione e comunicata con la citata nota prot. 18109/DVA del 12/07/2019, e successivamente approvata con decreto ADSP protocollo n. 19398 del 23/10/2019 e Concessione Demaniale n. 17/2020. Nell'ambito di tale procedimento la Regione Liguria, con determinazione n. PG/2019/297954 del 16/10/2019 ha accertato la conformità urbanistica e contestualmente rilasciato una nuova autorizzazione paesaggistica;
- oggetto della presente procedura è una nuova variante tecnico funzionale che, per le motivazioni suesposte, legate alla necessità di far fronte ad eventi di mareggiate sempre più frequenti ed intense che non garantiscono i sufficienti livelli di calma dello specchio acqueo,

è volta a riconfigurare lo stesso specchio acqueo in concessione, garantendo una maggiore protezione dal quadrante Sud e Sud Ovest e il massimo confort alle imbarcazioni in ormeggio, come verificato negli ultimi studi meteomarini effettuati.

- nelle foto seguenti si può vedere l'inquadratura generale dell'intervento in esame (localizzato all'interno della rada della Spezia, nell'ambito del Porto Mercantile), il dettaglio dello specchio acqueo interessato, il fotoinserimento del progetto approvato e quello della variante di progetto:





FOTOINSERIMENTO – PROGETTO APPROVATO



FOTOINSERIMENTO – PROGETTO VARIANTE

- lo Studio Preliminare Ambientale, sviluppato in modo assai sintetico attraverso due file distinti, presenta la seguente articolazione: nel primo file, caratteristiche del progetto, localizzazione, caratteristiche dell'impatto potenziale; nel secondo file, descrizione del progetto, relazione tra il progetto e gli strumenti di programma e di pianificazione vigenti (con analisi delle principali soluzioni e della tecnica prescelta), analisi della qualità ambientale, effetti rilevanti sull'ambiente, misure di compensazione;
- il Quadro economico prevede un importo complessivo dell'investimento pari a € 4.087.376; le operazioni previste avranno una durata di circa 65 giorni, salvo condizioni meteorologiche avverse;

EVIDENZIATO inoltre che:

- 1) la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- 2) gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili:

in ordine alla descrizione del progetto, alla sua localizzazione e ai vantaggi ad esso collegati

- l'intervento è ubicato all'interno dell'area in concessione del Proponente, nel Porto della Spezia, nell'ambito della profonda insenatura del Golfo con imboccatura sbarrata quasi interamente da una diga foranea di oltre 2 Km di lunghezza. L'area è ricompresa a Sud con il

comprensorio della Marina Militare ed il nuovo molo recentemente realizzato dall'Autorità Portuale; ad Ovest nello specchio acqueo antistante è presente un campo boe per lo scarico di idrocarburi; a Nord confina con una concessione demaniale per lo stoccaggio di idrocarburi e più oltre con cantieri navali. Il progetto di adeguamento tecnico funzionale si inserisce, quindi, nel contesto di un porto turistico già esistente e dotato di n. 440 posti barca;

- allo stato attuale, come già detto, è approvato un progetto che prevede la realizzazione all'interno dello specchio acqueo già in concessione di 161.619,85 m² di un molo della lunghezza di 100 m perpendicolare all'esistente realizzato tramite il posizionamento di numero 4 cassoni in acciaio facenti parte di quelli utilizzati per la messa in galleggiamento della Nave Costa Concordia, delle dimensioni 10,50x11,50x21,80. La configurazione attuale avrebbe consentito l'ormeggio di n. 7 imbarcazioni sino ad 80 m sul nuovo molo e n. 7 imbarcazioni, di dimensioni variabili dai 30 ai 60 m, sul molo esistente protetto da un pontile frangionde galleggiante. La prevista variante tecnico funzionale di progetto prevede lo spostamento del molo in cassoni ex Concordia, già autorizzato, riposizionandolo al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde, per i motivi già richiamati del raggiungimento di sufficienti livelli di calma dello specchio acqueo. L'intervento prevede la stabilizzazione del fondo marino senza asportazione o movimentazione del fondale, che verrà effettuato con stesura sul fondo tramite pontone e gru con benna di uno strato di imbasamento e successiva stabilizzazione con l'inserimento di ghiaia tramite tubi guida in acciaio fino alla quota di circa 6/10 m sotto il fondale marino, tubi guida che verranno sfilati una volta riempiti di ghiaia. Tutti i materiali saranno certificati ed autorizzati dal competente ufficio regionale per l'immissione in mare ai sensi della L.R. 3/2007, in attuazione dell'ex articolo 109. Successivamente i cassoni, come già oggetto di 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. Il Proponente evidenzia che il fondale risulta privo di qualsiasi tipo di vegetazione e non ricade in aree soggetto a particolari vincoli. Un tratto di circa 10 m di raccordo con il molo principale esistente verrà realizzato tramite l'infissione di pali in acciaio, vibroinfissi, 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 verranno realizzate con elementi prefabbricati rivestiti con doghe in legno, come già autorizzato per la cabina di trasformazione presente sul molo esistente. La nuova configurazione riduce il numero di imbarcazioni all'ormeggio dai 14 posti previsti nel progetto approvato a n. 7 posti, anche in funzione delle richieste di mercato che richiedono possibilità di ormeggio per imbarcazioni di 100 m ed oltre. Lo specchio acqueo in concessione nella variante risulta di 166.384,85 m² con un aumento del 2,95% rispetto a quanto già assentito. Il Proponente osserva che l'aumento di 4.765,00 m² è dovuto principalmente allo specchio acqueo necessario per il posizionamento dei corpi morti per l'ormeggio del pontile galleggiante nella nuova posizione;
- la variante proposta dal Proponente consente di rendere disponibili ormeggi per mega e giga yacht sino a 120 m e oltre, garantendo un'offerta che ha pochi riscontri nelle coste del Mediterraneo e un prevedibile aumento occupazionale diretto, stimato in 10 unità, e indiretto di oltre 100 unità;

in ordine alla coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione esistenti

- la realizzazione dell'intervento in progetto è coerente con la Pianificazione Regionale, per quanto riguarda nello specifico:
 - il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico: l'area risulta individuata come AI-CO (Attrezzature ed Impianti soggetti al regime normativo di Consolidamento), 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;
 - il Piano della Costa: il previsto aumento della presenza delle strutture nautiche di Porto Lotti risulta confermato dal previsto incremento da 440 a 447 posti barca nel progetto di variante (incremento che è minore rispetto a quello inizialmente previsto);
- sussiste coerenza anche rispetto agli indirizzi previsti nella Pianificazione Provinciale (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e Piano di Bacino Ambito 20 Golfo della Spezia) e Comunale. In particolare, per questa ultima, secondo il Proponente, l'intervento risulta conforme al PRP e al Piano Urbanistico Comunale del Comune della Spezia, che prevedono l'espansione del porto nella configurazione della variante in esame, che risulta pienamente conforme ai dettagli previsti.
- Il Proponente evidenzia che 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 nel prevedere di non effettuare operazioni che comportino asportazione o movimentazione dei sedimenti. Si rileva, comunque, che la tipologia delle strutture impiegate consente, in caso di necessità, di poter essere riportate in galleggiamento e spostate per consentire le eventuali operazioni di bonifica;

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle misure di mitigazione previste

Meteorologia locale e Ambiente marino

- le principali evidenze ambientali legate alla meteorologia locale sono contenute nella dettagliata Relazione Meteomarina presente nella documentazione allegata dal Proponente. La Relazione, redatta dalla Società HS Marine S.r.l., contiene l'analisi delle condizioni di agitazione ondosa nella nuova zona di espansione del Porto Lotti per una serie di configurazioni alternative di progetto. Nel Golfo della Spezia la dinamica delle correnti è principalmente governata dai movimenti delle masse d'acqua entranti ed uscenti dalle bocche con moto antiorario per effetto delle maree e in maniera molto modesta per il riflesso delle correnti in movimento del mare aperto all'interno della rada; l'azione del vento sulla superficie della rada si somma con modesti effetti alle predette correnti, pertanto la marea può essere considerata la più importante causa eccitante della dinamica della rada nella quale instaura un movimento rotatorio con senso antiorario. In merito all'agitazione ondosa della zona di espansione di Porto Lotti, i risultati ottenuti dall'analisi (mediante modello matematico CGWAVE), svolta nel dicembre 2020 ad integrazione dei dati dello studio del 2019, evidenziano che:
 - in occasione degli eventi estremi, le mareggiate di Mezzogiorno possono raggiungere valori di altezza significativa fino a 1 m, mentre quelle di Libeccio, per effetto del fetch inferiore e delle minori velocità del vento, superano di poco i 60 cm. Le mareggiate generate dal vento nel Golfo sono comunque caratterizzate da periodi e lunghezze d'onda piuttosto ridotti (fino a 3 s e poco più di 10 m, rispettivamente);

- i valori sopra riportati non sono tali da mettere in movimento particelle solide di dimensioni significative dal punto di vista granulometrico, tali cioè da poter generare fenomeni di insabbiamento o di erosioni; con tali dati di velocità si possono eventualmente verificare intorbidimenti delle acque per elementi di dimensioni del tutto insignificanti dal punto di vista sedimentologico;
 - la soluzione proposta in variante tecnica (denominata soluzione 4) assicura la maggior protezione e non prevede azioni peggiorative rispetto a quanto già approvato, in quanto il molo principale previsto nel progetto presenta distacchi di circa 3,00 m tra i cassoni ed i moli esterni sono previsti galleggianti consentendo così il ricambio interno delle acque e non interferendo con il seppur minimo movimento correntizio;
- lo specchio acqueo interessato dal bacino di ormeggio presenta batimetriche che variano da 8,50 m in prossimità dell'isola principale sino a 10,00 m; tali tiranti d'acqua sono quindi idonei all'ormeggio e transito di imbarcazioni e yacht di ogni dimensione;
- per il Proponente, nello specchio acqueo interessato dai lavori:
- come emerge dalle caratterizzazioni geologiche eseguite preliminarmente alla redazione del progetto approvato, il fondale risulta privo di qualsiasi tipo di vegetazione ed è di natura completamente fangosa, con strati di: fango di fondale; argilla debolmente limosa, da fluida a molle; argilla limosa debolmente sabbiosa, molle, normalmente consolidata; sabbia, sabbia limosa da moderatamente a ben addensata e limo sabbioso compatto, con livelli di conchiglie ed inclusi eterogenei grossolani; argilla limosa e limo argilloso sopra consolidati per essiccamento;
 - non sono presenti nella sponda EST del Golfo in prossimità del Porto apporti da parte di corsi d'acqua o canali;
 - le acque sono vietate alla balneazione e alla pesca;
 - all'interno del bacino del porticciolo non sono presenti scarichi costieri e tutta la struttura portuale è collegata alla fognatura comunale; vige il divieto di scarico a mare delle acque nere e grigie provenienti dalle imbarcazioni che, in ogni caso, data la tipologia e le dimensioni, sono dotate di apposite casse stagne a bordo;
 - nelle vicinanze non sono presenti ricettori sensibili, né sono presenti impianti per la mitilicoltura o piscicoltura;
 - nella 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;
- la predetta conformazione del fondale garantisce la possibilità del riposizionamento dei cassoni, secondo modalità di seguito sintetizzate. Si prevede la stabilizzazione del fondo marino, mediante stesura (tramite pontone e gru con benna) sul fondo di uno strato di imbasamento e successiva stabilizzazione con l'inserimento di ghiaia tramite tubi guida in acciaio fino alla quota di circa 6/10 m sotto il fondale marino. I tubi guida verranno sfilati una volta riempiti di ghiaia. Viene quindi esclusa ogni attività di asportazione o movimentazione del fondale. Il consolidamento dei fondali avviene attraverso la posa di pietrame di cava tipo Tout Venant e trattamento del terreno con vibrocompattazione di colonne di ghiaia, con metodo "Bottom Feed" e addensamento del terreno trattato, secondo procedure dettagliate nella Relazione Tecnica presentata dal Proponente. Successivamente, i cassoni, come già oggetto di precedente autorizzazione, verranno posati sul fondo opportunamente zavorrati con CLS per stabilizzazione in galleggiamento e successivo riempimento all'interno con acqua per l'affondamento sul fondo stabilizzato. La parte superiore verrà completata con soletta in CLS con giunti di collegamento tra i vari elementi che potranno essere, se necessario, svuotati e rimessi in galleggiamento e nuovamente spostati. Un tratto di circa 10 m di raccordo con il molo principale esistente (lato Sud), vista la presenza di elementi lapidei, verrà realizzato

- tramite l'infissione di pali in acciaio senza movimentazione del fondale e con elementi prefabbricati e soletta di collegamento prefabbricata con soprastante soletta di collegamento;
- stante le caratteristiche delle operazioni da effettuare, secondo il Proponente non si evidenziano particolari effetti potenzialmente significativi e, per la fase costruttiva, si prevede che "verranno mantenute tutte le prescrizioni per non creare impatti sul contesto anche se privo di caratteristiche naturali ed ambientali da preservare" e non sono quindi previsti impatti negativi sull'ambiente o opere di mitigazione se non quelle da adottarsi nell'ambito dell'esecuzione dei lavori;
 - particolare attenzione verrà posta nell'attività di stabilizzazione del fondale, attività per la quale è previsto il posizionamento di panne galleggianti antitorbidità, a perimetro dello specchio acqueo di intervento, al fine di evitare e controllare possibili intorbidimenti del corpo idrico;
 - la variante tecnica proposta non comporta, quindi, secondo il Proponente, 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;

Aria

- l'intervento in progetto, per la sua tipologia sia in fase realizzativa che di esercizio, secondo il Proponente non prevede immissioni nell'atmosfera di polveri o prodotti nocivi;

Rumore

- la zona dell'intervento ricade in zona 5° Zona industriale e non sono previste per il Proponente emissioni di rumori anche in corso di esecuzione. Comunque, si evidenzia anche la distanza di recettori sensibili.;

Idrologia, Acque superficiali e Acque sotterranee

- nella zona non sono presenti corpi idrici naturali o artificiali sui quali possano incidere le strutture a mare dei pontili; non sono presenti in loco acque superficiali o sotterranee;

Flora, fauna e vegetazione

- come sottolineato sopra, i fondali non presentano tracce di flora marina, essendo caratterizzati da uno strato di fanghi e melma; pertanto, per il Proponente non può esservi alcun impatto su tale componente;

Uso delle risorse naturali (materiali utilizzati)

- le risorse utilizzate per la realizzazione del progetto riguardano pietrame di cava, ghiaia, oltre a cemento, acqua e acciaio. Tutti i materiali di cava previsti saranno forniti dalle cave limitrofe site nell'entroterra Ligure di levante e toscano e perverranno al luogo di imballo per via autostradale. I materiali di cava saranno posti all'interno di big-bag in modo da non trasportare materiali sciolti. I suddetti materiali di cava verranno trasportati su strada fino alla base logistica operativa, sita nell'area portuale di La Spezia, per la movimentazione stoccaggio

temporaneo carico e scarico; successivamente gli stessi, verranno caricati sui mezzi navali predisposti (Pontoni, Chiatte) e trasferiti via mare sul sito di cantiere;

- la quantità stimata di materiale utilizzato per la stabilizzazione del fondo e la realizzazione delle colonne in ghiaia è prevista in circa 9.000,00 m³. Per le attività di consolidamento dei fondali, non è previsto smaltimento alcuno, in quanto trattasi di sola immissione di ulteriori materiali di cava e non è prevista asportazione di materiali presenti sul fondo marino;

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 e a quanto già approvato ai fini paesistico ambientale. D'altra parte, come richiamato sopra, la zona è individuata nel Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico come zona AICO.

CONSIDERATE anche le osservazioni, espresse ai sensi dell'art. 19, comma 4, del D. Lgs. n. 152/2006, della Regione Liguria, Dipartimento Ambiente e Protezione Civile, con nota prot. n. 42116 del 21/01/2022, acquisita al prot. n. CTVA/269 del 21/01/2022, nelle cui conclusioni si afferma di ritenere che *“non sussistano criticità, né possibili impatti ambientali negativi per nessuna delle matrici ambientali valutate”* (ovvero Habitat marini e qualità delle acque, Aria, Rumore, Suolo e Acque sotterranee). Viene rilevato unicamente che, in considerazione della tecnica adottata per l'intervento di consolidamento e stabilizzazione del fondale nell'area di posizionamento dei cassoni e del fatto 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 L. 426/98), occorre che in fase autorizzativa sia *“verificata la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di bonifica del progetto ICRAM”*;

Valutato il progetto, considerata tutta la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:

- il progetto riguarda la *“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”*, consistente nello spostamento del molo in cassoni ex Concordia, già autorizzato, riposizionandolo al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde. L'intervento prevede la riconfigurazione dello specchio acqueo in concessione, la stabilizzazione del fondo marino senza asportazione o movimentazione del fondale, la posa sul fondo dei cassoni in acciaio (già utilizzati per la nave Concordia), il raccordo con il molo principale esistente tramite infissione di pali in acciaio senza movimentazione del fondale e soletta di collegamento, posizionamento di 6 box ad uso magazzino o posto auto a servizio dei megayacht (prefabbricati rivestiti di doghe in legno);
- la variante proposta è motivata, oltre che da aspetti commerciali, dal fatto che l'esistente molo, a seguito delle mareggiate, che con sempre maggiore frequenza ed intensità raggiungono l'interno del Golfo, non garantisce i sufficienti livelli di calma dello specchio acqueo; la riconfigurazione dello specchio acque, con gli interventi descritti, garantisce maggiore protezione dal quadrante Sud e Sud Ovest rispetto a quanto contenuto nel progetto già

- approvato, assicurando quindi anche un maggiore confort alle imbarcazioni oggetto di ormeggio, come ampiamente verificato negli studi meteomarini recentemente effettuati;
- la nuova configurazione riduce il numero di imbarcazioni all'ormeggio dai 14 posti previsti nel progetto approvato (7 con imbarcazioni sino ad 80 metri e 7 di dimensioni variabili dai 30 ai 60 m) a 7 posti, tuttavia con accrescimento della stazza delle imbarcazioni ormeggiabili, che può raggiungere i 120 m; tali maggiori dimensioni possono risultare avere un effetto compensativo rispetto alla riduzione dei posti barca, in termini di modifica incrementale dei traffici a carico dell'area;
 - il previsto incremento dello specchio acqueo nella misura del 2,95% (pari a circa 4.765 m².) rispetto a quanto già approvato nel progetto, dovuto alla necessità di maggiori spazi per il riposizionamento dei corpi morti di ormeggio dei pontili galleggianti, appare di minima entità e non interferisce con altri ambiti che hanno caratteristiche ambientali di pregio o da preservare;
 - il progetto di variante in esame non appare in contrasto con le indicazioni contenute negli **strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale** e con il regime vincolistico esistente; in particolare, l'analisi svolta ha consentito di escludere la sussistenza di elementi di incoerenza con le previsioni contenute nel Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, per quanto riguarda la necessità di potenziare l'attività della struttura nautica esistente attraverso la creazione di una darsena protetta, all'interno della quale poter ormeggiare i mega yacht; e con quanto previsto dai vigenti Piano Regolatore Portuale e Piano Urbanistico del Comune di La Spezia;
 - per quanto riguarda la componente **habitat e ambiente marino**, come anche afferma la Regione Liguria nelle considerazioni che hanno portato all'espressione del proprio parere, si prende atto che la natura dei materiali immersi è compatibile con la tutela dell'ecosistema marino e che nell'area interessata dall'immersione dei materiali non sono presenti biocenosi od habitat vulnerabili. Tutti i possibili siti potenzialmente vulnerabili (acque di balneazione, acque marine sottoposte a pesca professionale o sportiva, impianti di maricoltura, siti marini della Rete Natura 2000, popolamenti bentonici marini di rilevante interesse naturalistico) si trovano al di fuori dell'area di influenza dell'intervento, a distanza di salvaguardia. Sono previste dal Proponente specifiche modalità operative durante la fase di realizzazione dello scanno di imbasamento dei cassoni e di consolidamento del fondale, in modo da minimizzare l'eventuale dispersione di sedimenti al di fuori dell'area di intervento. La rilevanza di tale ipotetico impatto è da considerarsi non particolarmente significativa, alla luce della tipologia di materiale utilizzato, privo di una significativa frazione pelitica e della considerevole distanza dell'area di intervento dai target ambientali, con particolare riferimento agli impianti di maricoltura, posti a più di 1,5 km dal sito di intervento, al di fuori quindi della possibile area di influenza dello stesso. Si ravvisa che il Proponente non dettaglia con opportuni approfondimenti le operazioni che intende svolgere riguardo al prelievo delle strutture del molo in cassoni ex Concordia e al loro riposizionamento al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde;
 - per quanto riguarda la qualità delle acque, non emergono particolari criticità, in quanto le opere in progetto non risultano alterare in maniera significativa i fenomeni di ricambio idrico del tratto di costa interessato;
 - relativamente alla componente **Suolo e acque sotterranee**, sebbene non emergano aspetti significativi dal punto di vista dell'impatto ambientale, occorre prestare particolare attenzione al fatto 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 L. 426/98), ossia

tra le aree per le quali 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 MiTE (allora MATTM) nell'anno 2005. A tal riguardo, il Proponente evidenzia nello SPA che nella progettazione dell'intervento non sono previste operazioni che comportino asportazione o movimentazione di sedimenti. Ciò può rappresentare il motivo per cui non si è provveduto ad eseguire o a prevedere alcuna attività di caratterizzazione dei sedimenti stessi. Inoltre, lo SPA evidenzia che la tipologia delle strutture consente comunque, in caso di necessità, di poter essere riportate in galleggiamento e spostate per consentire le eventuali operazioni di bonifica. Tuttavia, il previsto intervento di consolidamento e stabilizzazione del fondale nell'area di posizionamento dei cassoni, con la stesura di uno scanno di imbasamento e la vibrocompattazione di colonne di ghiaia appositamente immesse (per un totale di materiale inerte da impiegare pari a circa 9.000 m³) potrebbe costituire un impedimento ad un'eventuale futura bonifica dei sedimenti marini nella zona interessata. Per tale motivo, occorre che in fase autorizzativa siano fatte tutte le opportune verifiche circa la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di bonifica del progetto ICRAM;

- per quanto riguarda le componenti aria, rumore, acque superficiali e sotterranee e flora/vegetazione, seppur in presenza di impatti giudicati del tutto assenti, il Proponente non indica alcuna misura di compensazione/mitigazione ambientale per le lavorazioni di cantiere, come per esempio: modalità operative di cantiere per uso dei vari mezzi impiegati, contenimento delle polveri e degli eventuali inquinanti gassosi derivanti dalle emissioni dei mezzi di cantiere (da contenersi comunque entro i limiti di legge); gestione delle acque meteoriche dilavanti o delle acque di lavorazione; approvvigionamento idrico di cantiere ecc. Si afferma solamente che "nella fase costruttiva verranno mantenute tutte le prescrizioni per non creare impatti sul contesto anche se privo di componenti ambientali". Le uniche, più che opportune misure di mitigazione e di prevenzione sono quelle relative all'ambiente marino, in quanto viene appositamente previsto che durante le operazioni di stabilizzazione del fondale lo specchio acqueo interessato sarà opportunamente diaframmato con panne galleggianti antitorbidità;
- non essendo previsti scavi di terre e rocce da scavo, il Proponente fornisce alcuni ragguagli sugli approvvigionamenti di inerti necessari (circa 9.000 m³ di pietrame da cava tipo Tout Venant e ghiaia, certificati), sui siti di approvvigionamento (Cave di Frisolino s.r.l., sito Cava "Costa dei Sergi") e sui criteri di stoccaggio e di movimentazione. Non sono previste attività di produzione di rifiuti se non quelle di normale prodotto civile, da smaltire tramite il servizio comunale di rifiuti urbani attivo all'interno del porto. Durante le fasi esecutive non sono previsti rifiuti particolari se non quelli derivanti da un'opera di ingegneria civile (che verranno smaltiti in maniera differenziata secondo le normative di legge);
- il Proponente non considera sufficientemente l'importanza del monitoraggio né propone un adeguato Piano di Monitoraggio Ambientale da svilupparsi ante operam, nelle fasi di cantiere e post operam, con riferimento soprattutto alla componente ambientale marina, per cui risulta necessario prevedere dette attività di controllo, anche in relazione all'efficacia della misura di prevenzione prevista per impedire l'intorbidimento delle acque e alla possibile movimentazione del sedimento, considerando che l'area ricade all'interno del Sito di Interesse Regionale di Pitelli (già sito di interesse nazionale ai sensi della L. 426/98, da sottoporre ad eventuali bonifiche); e alle componenti ambientali aria e rumore, per le attività di trasporto e di posizionamento delle strutture e dei materiali, anche in riferimento al trasporto via terra e poi via mare dei 9.000 m³ di inerti che saranno approvvigionati dalla "Cave di Frisolino s.r.l.",

cava "Costa dei Sergi", ubicata a NO del sito di progetto, nell'entroterra ligure, a distanza di circa 75 km su strada (indifferentemente via A12 o strade statali e provinciali);

- il Proponente non fa cenno della presenza (circa 5 km di distanza) dell'Isola Palmaria, Parco Regionale di Portovenere, che, insieme alle altre isole del Tino e del Tinetto, a Porto Venere e alle Cinque Terre, è stata inserita tra i Patrimoni dell'umanità dell'UNESCO, né considera i risultati dei monitoraggi di ARPA Liguria e di ISPRA (dal 2017 per 36 mesi), con la relativa modellistica (progetto IMPACT finanziato dal FESR), che affronta la sfida della gestione di aree marine protette (AMP) vicine a zone portuali; sebbene non si evidenzino particolari criticità, tali da influire su aree poste al di fuori dell'area di intervento, a distanza non ravvicinata, occorre che tale aspetto vada comunque studiato e trattato nell'ambito della valutazione degli impatti potenziali dovuti alle attività di cantiere;

VALUTATO che:

- nella progettazione dell'intervento, benché sia prevista la massima attenzione a non effettuare operazioni che comportino asportazione o movimentazione dei sedimenti, non è possibile escludere la possibilità che si verifichino ri-sospensioni di sedimento;
- benché la tipologia delle strutture impiegate consenta che, in caso di necessità, le stesse possano essere riportate in galleggiamento e spostate per consentire le eventuali operazioni di bonifica, ogni operazione determina la risospensione di sedimenti specialmente nella parte pelitica che è di norma caratterizzata da maggiori livelli di contaminazione;
- alla luce di quanto sopra appare necessario prevedere un aggiornamento puntuale della tipologia e stato di contaminazione dei sedimenti e nel caso di contaminazione prevedere un piano specifico con misure atte a escludere lo spandimento di materiali contaminati.

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano "un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a: 1), 2) e 3) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 4) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate e sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il progetto riguardante la “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” **non determina potenziali impatti ambientali tali da essere sottoposto al procedimento di VIA**, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, a condizione che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva e rilascio autorizzazioni
Ambito di applicazione	Suolo e acque
Oggetto della prescrizione	<p>In considerazione del fatto che l’area di progetto ricade all’interno dello specchio acque marine compreso nel sito di interesse regionale Pitelli (tra le aree potenzialmente sottoponibili ad interventi di bonifica) e preso atto dell’utilizzo di tecniche per il consolidamento e la stabilizzazione del fondale nell’area di posizionamento dei cassoni ex Concordia (spostamento già autorizzato) che prevedono la stesura di uno scanno di imbasamento e la vibrocompattazione di colonne di ghiaia appositamente immesse, dovrà essere verificata, in fase autorizzativa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tipologia e stato di eventuale contaminazione ai sensi della normativa vigente nell’area di intervento dell’opera; 2) la compatibilità dell’intervento con gli obiettivi di bonifica del progetto preliminare di bonifica elaborato dall’ICRAM. <p>In caso di riscontro di superamento dei limiti tabellari per i sedimenti marini di interesse il Proponente dovrà predisporre un piano di intervento atto a escludere la possibilità che l’opera determini risospensione o dispersione dei sedimenti contaminati e predisporre ogni misura ed accorgimento necessario a escludere ogni rischio.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	Regione Liguria

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un progetto di cantierizzazione nell'ambito del quale, dovrà:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. definire la localizzazione e l'estensione delle aree di cantiere a terra e in mare; il sistema di raccolta e trattamento delle acque di percolamento; le modalità e le tecniche impiegate e le relative sequenze operative; le schede tecniche dei prodotti utilizzati per l'esecuzione delle operazioni; gli eventuali manufatti provvisori; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati; il cronoprogramma dei lavori ecc.; b. sulla base delle risultanze della definizione del bilancio dei materiali, fornire un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.), approfondendo l'analisi e la stima quantitativa delle emissioni; c. dettagliare tutte le operazioni che devono essere svolte relativamente al prelievo delle strutture del molo in cassoni ex Concordia e al loro riposizionamento al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde; d. definire le adeguate misure di prevenzione e mitigazione ambientale per le lavorazioni di cantiere, quali per esempio: modalità per il contenimento delle polveri e degli eventuali inquinanti gassosi derivanti dalle emissioni dei mezzi di cantiere (da contenersi comunque entro i limiti di legge); gestione delle acque meteoriche dilavanti o delle acque di lavorazione; approvvigionamento idrico di cantiere, ecc. <p>– considerare tutti gli impatti potenziali prodotti dalle attività di cantiere sull'ambiente marino circostante lo specchio acqueo interessato dai lavori, compreso quello delle aree marine protette, situate comunque a ragguardevole distanza dall'area di intervento (la più vicina è a circa 5 km), verificando che sia sufficiente la già prevista misura di prevenzione costituita dalle panne galleggianti antitorbidità da porre a perimetro dello specchio acqueo medesimo.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Modello geotecnico e verifiche sismiche
Oggetto della prescrizione	Alla luce del modello geologico di dettaglio implementato, di cui alla Relazione geologica e geologico tecnica esecutiva del 2008, dovrà essere sviluppato il modello geotecnico ed effettuate le verifiche, considerate le azioni sismiche, conformemente alle norme tecniche per le costruzioni vigenti (DM 17.1.2018).
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera, Post operam
Fase	Prima dell'avvio dei lavori
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale e attività di cantiere
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)", predisposte dall'ISPRA. Tale Piano, per ogni componente, dovrà prevedere una indicazione dei punti di monitoraggio, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti.</p> <p>Il Piano di monitoraggio dovrà riguardare tutte le componenti ambientali e ricoprire l'area vasta, includendo pure, almeno per aria e rumore, la viabilità e i centri urbani interessati dal trasporto degli inerti dalla cava "Costa Dei Sergi" in Comune di Ne' (GE).</p> <p>Per la componente marina, il monitoraggio dovrà includere tutti i descrittori della Marine Strategy Framework Directive e fornire immagini video con risoluzione minima HD e georeferenziate in tutta l'area dei lavori e all'interno di un perimetro di 300 m della stessa. Tali indagini sono finalizzate ad escludere, come dichiarato dal proponente, la presenza di ogni biocenosi di pregio o habitat Rete Natura 2000. L'eventuale individuazione di biocenosi di pregio in quest'area dovrà essere segnalata alla scrivente CTVA, unitamente a tutte le misure previste per includere ogni forma di impatto sulla stessa.</p> <p>Il Piano di monitoraggio dovrà essere sviluppato secondo le seguenti fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ante Operam (MAO), per la determinazione dello "stato di zero" prima dell'avvio dei lavori di realizzazione delle opere; • in Corso d'Opera (MCO), per il controllo delle alterazioni nella componente prodotte durante le attività di esercizio dei cantieri; • Post Operam (MPO), per il controllo delle alterazioni nella componente prodotte durante l'esercizio dell'opera, per la durata minima di 2 anni.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere, alla conclusione delle attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria (per supporto alle verifiche di ottemperanza previ sopralluoghi nell'area dell'opera)

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla

PAOLA
BRAMBILLA
Ministero
dell'Ambiente
Coordinatore
Sottocommissione
VIA
09.02.2022
17:52:17
GMT+00:00



ID_VIP 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” – Verifica Assoggettabilità VIA