

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

Installazione di tre pontili galleggianti/finger per l'ormeggio in sicurezza dei rimorchiatori

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2/h	<i>Punto 2: denominata "Progetti di infrastrutture" lettera h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II).</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

L'intervento di installazione di tre pontili galleggianti/finger presso il Molo Italia è orientato a dotare il porto di La Spezia, presso l'ambito dedicato al traffico crociere, di infrastrutture per l'accosto in sicurezza dei rimorchiatori (finger).

La necessità di installare i tre pontili galleggianti/finger in studio si inserisce in un intervento di nuova infrastrutturazione marittima compresa nel progetto più generale di riqualificazione e conversione d'uso, in chiave turistico-ricreativa, del waterfront della Spezia, secondo le linee guida del progetto di masterplan sviluppato dall'Arch. Llavador, vincitore del concorso internazionale bandito nel 2007 dall'Autorità Portuale della Spezia e dal Comune della Spezia. L'obiettivo è quello di definire un nuovo waterfront caratterizzato da spazi e luoghi per la promozione delle relazioni sociali e collettive.

I tre pontili galleggianti (finger) saranno collocati presso il Molo Italia, uno nella prima parte in sostituzione di uno esistente e due nella parte terminale ed avranno ciascuno una lunghezza pari a circa 47.50 m ed una larghezza pari a 5 m e saranno ancorati mediante una serie di pali infissi nel fondale naturale. Tra il pontile e la banchina interna del molo Italia è inoltre prevista l'installazione di un elemento galleggiante (passerella di accesso) lungo 6 m che da un lato è fissato al muro di banchina.

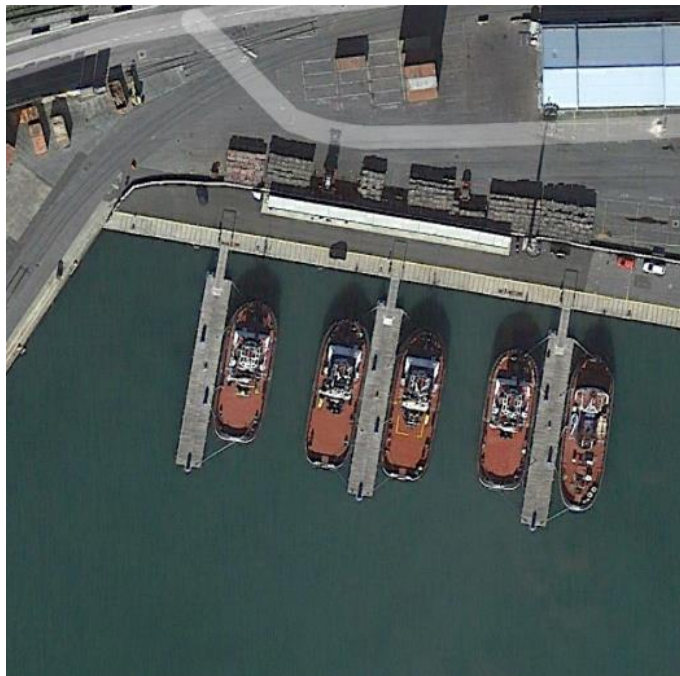
L'installazione dei tre pontili/finger previsti è necessaria per consentire l'ormeggio in condizioni di sicurezza ai mezzi dei Rimorchiatori Riuniti Spezzini secondo uno schema di ormeggio analogo a quello presente lungo la calata Malaspina (v. Figura 1) e per migliorare la sicurezza degli operatori che devono salire/scendere dai rimorchiatori stessi. Tale nuova configurazione permette un "miglioramento delle prestazioni ambientali", come richiesto dall'art. 6, c. 9 del D.Lgs. 152/2006, poiché i servizi svolti presso il Molo Italia coinvolgono la sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana.

Grazie alla presenza dei pontili/finger i cavi di ormeggio dei rimorchiatori potranno essere fissati

2

direttamente alle bitte installate su di essi senza quindi il bisogno di corpi morti o di ancora di prua.

In questo modo anche l'accesso ai rimorchiatori da parte degli operatori sarà più rapido e sicuro in quanto gli operatori attraverso i pontili potranno salire direttamente sui rimorchiatori affiancati con un evidente miglioramento in termini di sicurezza rispetto ad un accesso da prua o da poppa attraverso la banchina con una passerella.



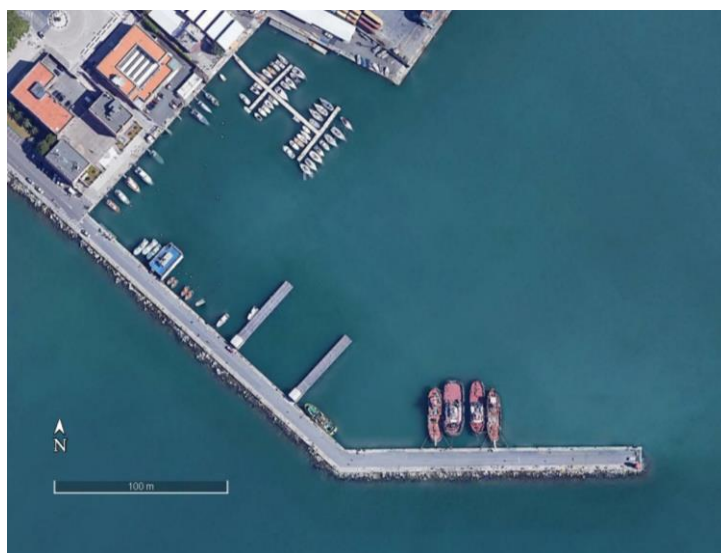
**Figura 1 Pontili di ormeggio per i rimorchiatori presenti sulla calata Malaspina**

È importante infine sottolineare che l'intervento in studio non comporta alcun incremento dei transiti navali e/o del traffico veicolare indotto in quanto le nuove strutture di ormeggio sostituiscono quelle presenti lungo la Calata Malaspina e quindi i rimorchiatori che attualmente ormeggiano presso calata Malaspina saranno trasferiti presso i finger oggetto della presente istanza. L'intervento, dunque, persegue gli obiettivi di salvaguardia ed implementazione delle condizioni di sicurezza essenziali allo svolgimento delle normali operazioni portuali dei rimorchiatori del porto di La Spezia.

#### **4. Localizzazione del progetto**

*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

Il progetto ricade nel Golfo della Spezia (vedi Allegato 1) e più precisamente nell'ambito omogeneo d'intervento N° 5 "Marina della Spezia" del PRP presso il Molo Italia (vedi Figura 3).



**Figura 2 Localizzazione dell'intervento**

Attualmente il braccio terminale del molo, dove è prevista la collocazione dei due pontili/finger, è utilizzato per l'ormeggio di mezzi di servizi, tra cui anche i rimorchiatori, che per ormeggiare devono utilizzare le ancore con evidenti problemi di sicurezza dell'ormeggio in condizioni meteomarine estreme.

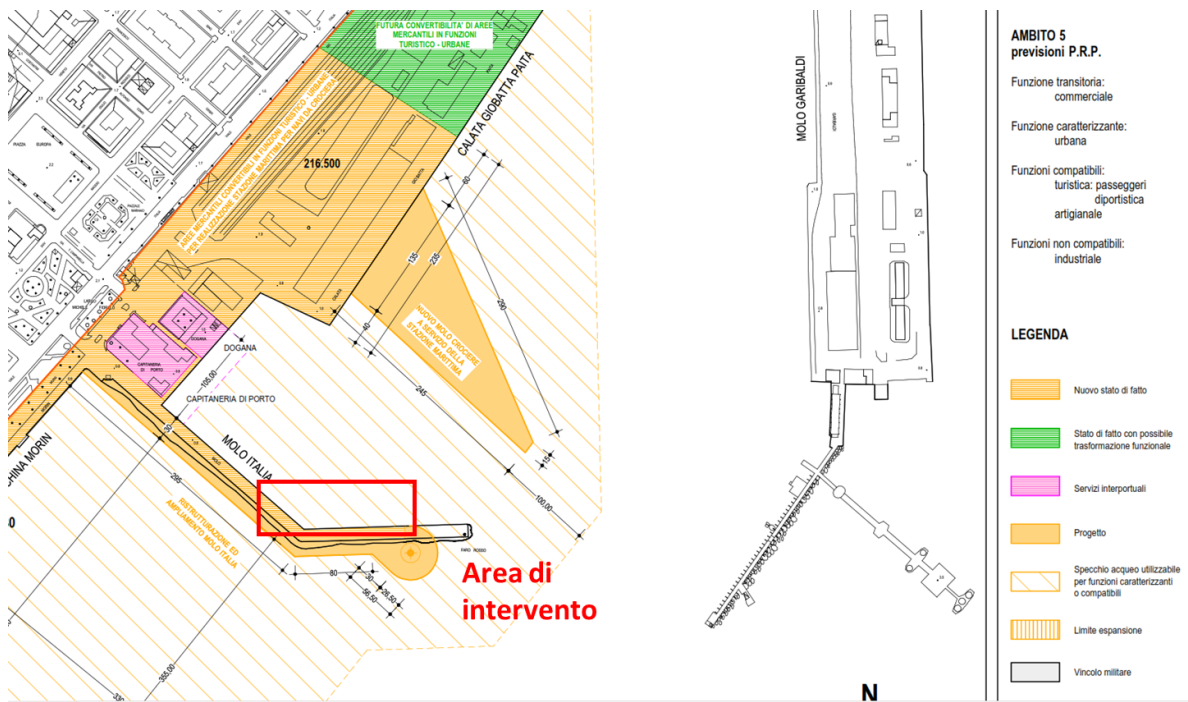
Per l'accesso vengono utilizzate delle passerelle la cui stabilità è direttamente collegata con la stabilità dell'ormeggio che in questo momento, come sopra evidenziato, non sempre è garantita.

Nel PRP vigente approvato nel 2006 l'area di intervento è destinata (vedi Allegato 3): alla *funzione caratterizzante urbana*, *funzione transitoria commerciale* (vedi Figura 4) ed è compatibile dal punto di vista funzionale essendo *destinata alla funzione passeggeri*.

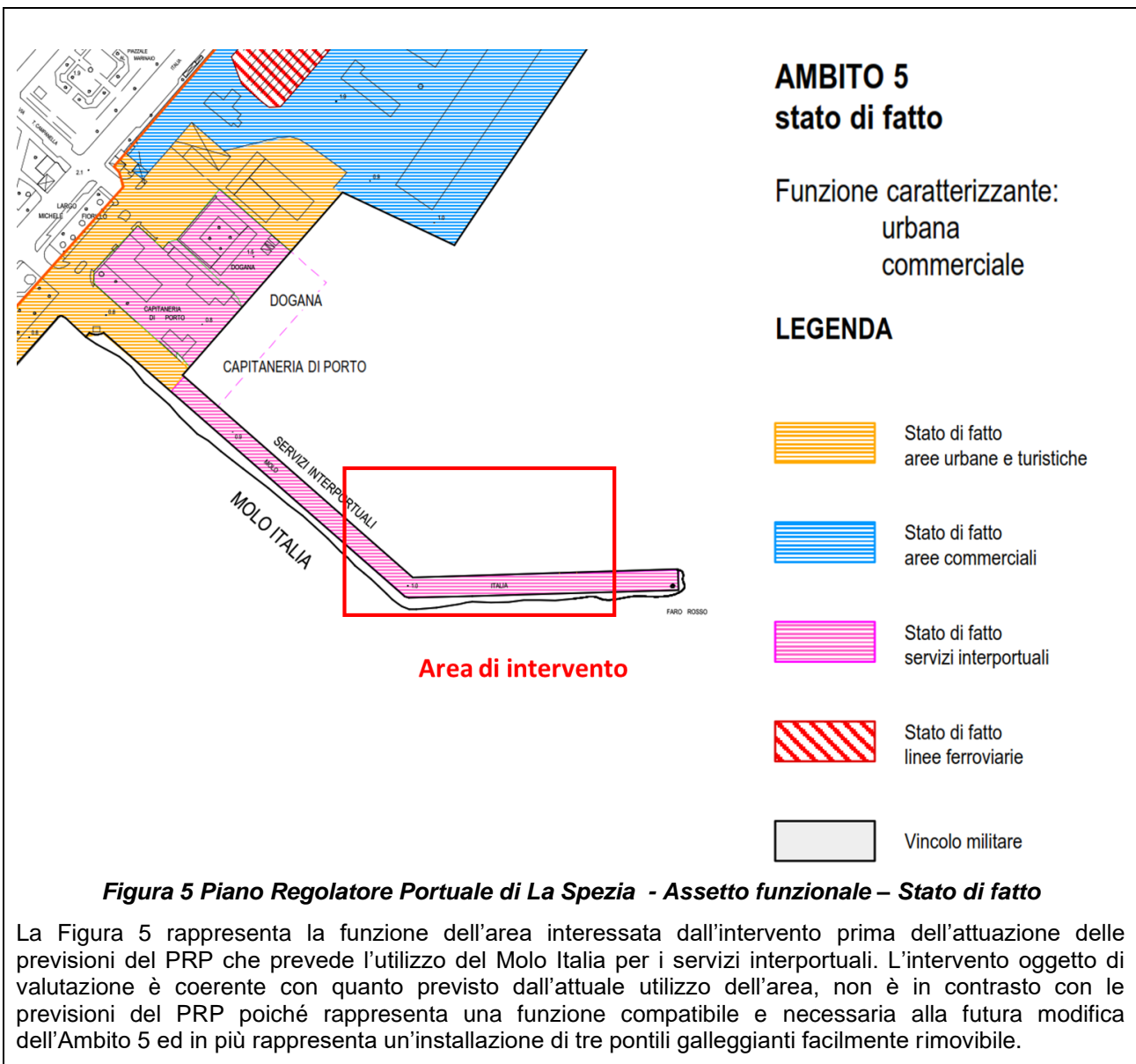




**Figura 3 Piano Regolatore Portuale di La Spezia - Ambito 5**



**Figura 4 Piano Regolatore Portuale di La Spezia - Assetto funzionale**



## 5. Caratteristiche del progetto

*Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).*

*Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

*Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).*

*Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.*

L'intervento non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

### Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'installazione di tre pontili galleggianti (finger), di lunghezza pari a circa 47.50 m e

larghezza pari a 5 m, dotati di tutti gli arredi e facilities necessarie per consentire l'ormeggio in sicurezza ai rimorchiatori che li utilizzeranno (bitte, parabordi, colonnine per l'erogazione di acqua ed elettricità) e dotate di un impianto di illuminazione necessario per garantire i livelli minimi di illuminazione richiesti per lo svolgimento in condizioni di sicurezza delle manovre di ormeggio e disormeggio e di salita e discesa da parte dei operatori.

Per l'accesso dalla banchina interna del molo Italia in corrispondenza di ciascun pontile/finger è prevista l'installazione di una passerella di accesso dotata di un cancello di ingresso, anch'essa galleggiante, fissata ad una estremità alla sovrastruttura del muro di banchina esistente, che mantiene i pontili ad una distanza di 6 m dal limite del muro di banchina (vedi Allegato 5) (vedi Allegato 6) (vedi Allegato 7). Sulla passerella, analogamente a quelle che attualmente consentono l'accesso ai pontili esistenti, è collocato un piccolo corpo di fabbrica che verrà utilizzato per depositare pezzi di ricambio e equipaggiamenti di prima necessità.

Per l'ormeggio dei pontili galleggianti, considerate le dimensioni e l'elevato dislocamento dei mezzi che li utilizzeranno (lunghezze fino a 34 m, larghezze fino a 13 m e stazza lorda fino a 500 GT), anziché il tradizionale sistema con corpi morti e catene si è optato per dei pali di acciaio infissi nei fondali naturali sicuramente più adatti a resistere alle azioni comunicate dai rimorchiatori nelle fasi di accosto ed ormeggio e senza che si verifichino degli indesiderati spostamenti. Si tratta dello stesso sistema già adottato con successo in passato per i tre pontili installati lungo la calata Malaspina del porto di La Spezia che sono stati appunto utilizzati per l'ormeggio dei rimorchiatori.

Per l'installazione del primo pontile posizionato sulla prima parte per Molo Italia sarà necessario provvedere alla rimozione di un esistente pontile galleggiante ancorato tramite corpi morti che non può essere utilizzato per l'ormeggio dei rimorchiatori in quanto la struttura non è idonea a sopportare le azioni che verranno esercitate dai natanti ed inoltre non è possibile dotarlo degli arredi necessari a tale scopo (bitte e parabordi).

#### Attività in fase di cantiere

Le aree di cantiere a terra necessarie per procedere con la installazione dei pontili e delle passerelle di accesso interesseranno esclusivamente il molo Italia, dove è appunto prevista la loro installazione. L'area ha dimensioni sufficienti per permettere lo stoccaggio provvisorio dei pontili e delle passerelle, che verranno assemblati in stabilimento ed arriveranno in cantiere già pronti per la loro posa in opera a mare, e dei pali di ancoraggio previsti. Le aree di lavoro a mare interesseranno lo specchio acqueo antistante il suddetto braccio terminale del Molo Italia e praticamente coincidono con quelle che verranno occupate dalle strutture galleggianti (pontili/finger e passerelle). Tutte le aree di cantiere a terra e a mare saranno opportunamente delimitate per l'intera durata dei lavori, le prime mediante recinzione metallica, le seconde mediante boe luminose.

La conterminazione delle aree di cantiere, comunque, dovrà essere preventivamente concordata con la D.L. ed il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione tenendo conto in particolare delle esigenze dell'Autorità Portuale, e dei vincoli inerenti la sicurezza e salute dei lavoratori, nonché con le Autorità Marittime al fine di non intralciare l'ordinario traffico marittimo.

Nel lay-out di cantiere proposto sono state individuate l'area all'interno della quale impiantare tutte le unità necessarie alla logistica di cantiere (uffici della direzione tecnica di cantiere e della Direzione Lavori, servizi igienico-assistenziali, locale primo soccorso, magazzini, etc), e l'area operativa adibita allo svolgimento delle lavorazioni necessarie per la realizzazione delle opere di progetto e ad ogni servizio legato all'operatività del cantiere. Considerato la natura dei lavori, che a parte l'infissione dei pali che avverrà da mare senza il coinvolgimento di aree a terra consistono solo nella posa in opera di elementi prefabbricati (pontili e passerelle galleggianti) già assemblati in stabilimento, e la durata presunta dei lavori (dell'ordine di circa 2 mesi), nelle aree di cantiere non sono state previste zone per deposito carburante.

Le aree di cantiere a terra saranno delimitate per tutta la durata dei lavori con una recinzione di tipo metallico con rete plastificata (con altezza minima di 2 m) ancorata a blocchi prefabbricati di calcestruzzo fissati a terra. L'ingresso del personale di cantiere avverrà attraverso il cancello di cantiere pedonale, mentre gli automezzi utilizzeranno il cancello carrabile adiacente. Tali ingressi verranno tenuti rigorosamente chiusi anche durante le lavorazioni, al fine di impedire l'accesso di persone non addette ai lavori. Su tutto lo sviluppo della recinzione e sui cancelli dovranno essere affissi, in numero adeguato e ben visibile, i necessari cartelli di divieto, avvertimento e prescrizione per consentire a chiunque una

corretta individuazione delle aree di lavoro.

Le aree di cantiere a mare saranno delimitate con opportune boe luminose e gavitelli al fine di segnalare lo specchio acqueo destinato ai lavori e per consentire alle imbarcazioni di transitare in sicurezza e senza interferire con i mezzi marittimi di cantiere. In particolare sarà onere dell'Impresa, in accordo con le competenti Autorità marittime, curare la disposizione delle boe/gavitelli per l'ormeggio a mare del pontone stesso, compresi i dispositivi di segnalazione degli eventuali corpi morti.

L'accesso dall'esterno alle aree di cantiere avverrà tramite la viabilità portuale che consente di raggiungere l'attuale terminale marittimo, risultando limitate le sovrapposizioni/interferenze con la viabilità ordinaria.

L'esecuzione dei lavori dovrà essere preceduta dalla realizzazione della recinzione dell'area di cantiere; l'ingresso dei mezzi all'area di cantiere avverrà attraverso i cancelli carrabili aventi adeguate dimensioni.

#### Fasi di realizzazione dell'intervento e di esercizio

L'intervento di installazione del pontile avverrà nelle seguenti fasi:

1. In prima fase: avvio della progettazione esecutiva ed individuazione del lay-out per la creazione di un'area di cantiere che dovrà essere realizzata in modo da garantire comunque la operatività delle banchine ed assicurare una propria viabilità distinta e da quella degli utenti: passeggeri e merci.
2. In seconda fase: cantierizzazione dell'intervento: infissione dei pali da mare, approvvigionamento, varo e posa in opera pontile e passerelle galleggianti, realizzazione impianti, posa in opera arredi.
3. In terza fase: rimozione del cantiere e completamento dei nuovi percorsi funzionali alla nuova opera.

Attraverso il mantenimento della operatività delle strutture esistenti, degli accessi e dei punti di controllo, in fase di cantiere, si tenderà ad ottimizzare i tempi ed i costi di gestione dell'intervento, limitando gli eventuali impatti sul territorio e sull'infrastruttura portuale e la sua operatività.

L'area d'intervento si localizza in zone portuali, non confinanti con zone residenziali, e non comportano aumento del traffico nell'area, neanche in fase di cantiere in quanto le relative attività possono essere svolte via mare.

Per quanto riguarda l'interazione tra le attività di cantiere e le componenti ambientali interessate dall'intervento, considerando la tipologia di mezzi utilizzati e la durata dell'intervento non si reputa, sulla base di progetti analoghi, possano verificarsi delle interferenze negative. Tuttavia nella successiva fase progettuale sarà approfondito un complesso di misure di mitigazione orientato a scongiurare l'eventuale insorgenza di impatti sull'ambiente in cui il progetto si trova inserito.

In fase di esercizio non è previsto un incremento delle emissioni atmosferiche ed acustiche da parte dei mezzi all'ormeggio in quanto si tratta di accosti per mezzi che già si attraccano presso il Molo Italia e presso gli ormeggi della Calata Malaspina che verranno dismessi.

Per quanto riguarda la qualità dell'ambiente idrico marino, gli impatti potenziali sono legati esclusivamente alla fase di installazione dei finger dovuti all'incremento della torbidità, ovvero della concentrazione di solidi sospesi, per effetto delle attività di infissione dei pali, infatti occorre sottolineare che, la realizzazione dell'opera in oggetto non prevede interventi di dragaggio.

Durante la fase di cantiere sono previste due misure principali volte a mitigare e controllare le possibili interferenze:

- al fine di mitigare gli effetti legati alla movimentazione dei fondali, l'attività di infissione dei pali, della durata di circa 10 gg lavorativi, sarà realizzata con tecnologie idonee alla minimizzazione degli effetti di risospensione del materiale attraverso l'uso di panne antitorbidità;
- nelle successive fasi di progettazione verrà predisposto ed attuato un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) di controllo delle torbidità generate al fine di controllare e ottimizzare le operazioni di infissione.

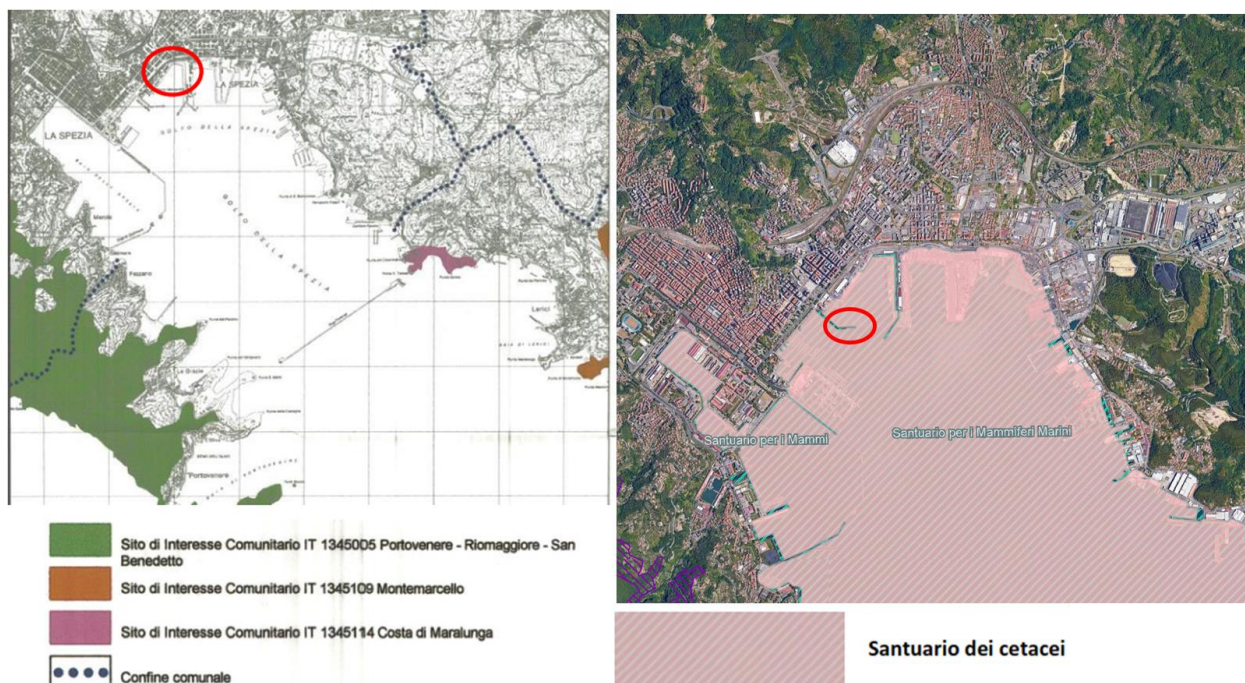
Il PMA approfondirà il monitoraggio della colonna d'acqua, la cui finalità è quella stabilire le caratteristiche chimico fisiche della colonna d'acqua e monitorare l'eventuale variazione di tali parametri durante le



operazioni di infissione dei pali.

Il Piano sarà, quindi, inserito e validato all'interno del PSC del cantiere e andrà a far parte delle attività HSE (Sicurezza, Salute e Ambiente) che verranno sempre eseguite in cantiere.

Come meglio approfondito nel seguito l'area d'intervento non ricade all'interno del perimetro di aree della Rete Natura 2000, invece, come illustrato nella Figura 6 e nell'Allegato 8, lo specchio acqueo interessato dalla installazione dei due pontili galleggianti/finger ricade nel Santuario dei cetacei EUAP 1074.



**Figura 6 Inquadramento delle aree protette nell'area vasta di intervento**

Considerato ciò è importante sottolineare che l'area di progetto si inserisce in un contesto portuale, tipicamente caratterizzato da una ridotta frequentazione dei cetacei e dalla presenza di un'ampia diga foranea che contribuisce anche a limitare la propagazione dei segnali sonori all'esterno del Golfo della Spezia. Per tale ragione si reputa, che il danneggiamento o l'avvicinamento di un cetaceo, considerando anche la bassa profondità dei fondali, è verosimilmente trascurabile.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	<i>Parere CTVIA n. 2914 del 21 dicembre 2018 del MITE</i>  Interventi di riqualificazione e sviluppo del porto della Spezia in corrispondenza dell'ambito omogeneo d'intervento n. 5 "Marina di La Spezia" - Nuovo molo crociere nel primo bacino della Spezia.
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	<i>DSA-DEC-2006-00317 del Piano Regolatore Portuale di La Spezia</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
Autorizzazione all'esercizio	Comune di La Spezia
Altre autorizzazioni	Autorizzazione immersione materiale in mare ex art.109 Dlgs 152/2006 ss.mm.i..  Nulla osta Capitaneria di Porto per profili di competenza  Eventuali autorizzazioni edilizie ai sensi del DPR 380/2001

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area d'intervento non ricade in tali zone
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	I tre pontili galleggianti/finger in progetto saranno radicati presso il preesistente Molo Italia che interessa l'area portuale di La Spezia
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area d'intervento non ricade in tali zone
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area d'intervento non ricade all'interno del perimetro di aree della Rete Natura 2000, al contrario, come illustrato nella Figura 4 lo specchio acqueo interessato dalla installazione dei due pontili galleggianti/finger ricade nel Santuario dei cetacei EUAP 1074 (vedi Allegato7).
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La tipologia delle opere da realizzare non fa ritenere plausibile il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale. Tuttavia nella successiva fase progettuale sarà approfondito un complesso di misure di mitigazione orientato a scongiurare l'eventuale insorgenza di impatti sull'ambiente in cui il progetto si trova inserito.</p> <p>In fase di esercizio non è previsto un incremento delle emissioni atmosferiche ed acustiche da parte dei rimorchiatori in quanto il numero degli accosti e la tipologia delle navi che possono essere ormeggiate saranno gli stessi.</p>

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area si trova inserita all'interno del Porto commerciale di La Spezia a forte densità demografica. La densità demografica non risulta però una criticità, in quanto l'area in progetto si colloca all'interno del porto.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade nella fascia dei 300 metri di rispetto normata dal D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii. art. 142 comma 1, lett. a)
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area d'intervento non ricade in tali zone
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lo specchio acqueo interessato dall'intervento ricade nel Sito di Interesse Regionale SIR "Pitelli" come approvato dalla conferenza dei servizi del 26 luglio 2013
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area interessata dal progetto è esente da vincolo idrologico
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area interessata dal progetto non ricade in tali aree a rischio
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area ricade nel Livello Sismicità, ai sensi del DGR 962/18, 3 <i>bassa pericolosità</i>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area interessata dal progetto non è soggetta a tali vincoli

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>                      l'intervento è orientato a mettere in sicurezza l'ormeggio dei rimorchiatori presso il Molo Italia senza modificare l'attuale funzione portuale ed il contesto portuale in cui si inserisce</p>		<p><i>Perché:</i> i pontili galleggianti/finger non determinano una modifica del numero o della tipologia del naviglio attuale e non cambia la funzione ad oggi svolta presso il Molo Italia. In più, la tipologia costruttiva dei pontili galleggianti/finger ancorati mediante l'infissione di pali a mare non determina una modifica dell'uso del suolo.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>                      l'intervento non prevede l'uso di risorse non rinnovabili</p>		<p><i>Perché:</i> l'intervento non prevede l'uso di risorse non rinnovabili</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> non si prevede la movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute.</p>		<p><i>Perché:</i> Nel progetto non è previsto il dragaggio o la movimentazione dei sedimenti del porto per la installazione dei pontili galleggianti/finger.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>                      l'intervento produrrà una quantità assai esigua di rifiuti solidi che sarà gestita ai sensi della normativa vigente.</p>		<p><i>Perché:</i>                      l'intervento produrrà una quantità assai esigua di rifiuti solidi che sarà gestita ai sensi della normativa vigente.</p>	



## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La installazione dei tre pontili galleggianti/finger può essere assimilata ad una messa in sicurezza dell'attuale accosto dei rimorchiatori presso il Molo Italia e non comporterà alcun aumento del traffico delle navi presso il Molo Italia e dunque non provocherà la modifica dell'attuale clima atmosferico.</p>		<p><i>Perché:</i> L'unica possibile alterazione della qualità dell'aria potrebbe essere ricondotta alle attività di cantiere e dal flusso dei mezzi impiegati per l'approvvigionamento dello stesso. L'entità dell'intervento e la sua durata, sulla base di progetti analoghi, consente di ritenere che i possibili impatti siano facilmente gestibili con azioni di mitigazioni al fine di eliminare o limitare le possibili interferenze della movimentazione dei mezzi nell'area di cantiere.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La installazione dei tre pontili galleggianti/finger può essere assimilata ad una messa in sicurezza dell'attuale accosto dei rimorchiatori presso il Molo Italia e non comporterà alcun aumento del traffico delle navi presso il Molo Italia e dunque non provocherà la modifica dell'attuale clima acustico.</p>		<p><i>Perché:</i> L'unica possibile alterazione della qualità del clima acustico potrebbe essere ricondotta alle attività di cantiere e dal flusso dei mezzi impiegati per l'approvvigionamento dello stesso. L'entità dell'intervento e la sua durata, sulla base di progetti analoghi, consente di ritenere che i possibili impatti siano facilmente gestibili con azioni di mitigazioni al fine di eliminare o limitare le possibili interferenze della movimentazione dei mezzi nell'area di cantiere.</p>	

<p>7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>  <i>La installazione dei tre pontili galleggianti/finger non prevede il dragaggio dei fondali o la movimentazione di sedimenti per l'infissione dei pali.</i></p>		<p><i>Perché:</i>  <i>Pur non essendo previste attività di dragaggio o movimentazione dei sedimenti, i possibili impatti sono legati esclusivamente alla fase di esecuzione dei lavori e sono relativi al potenziale incremento della torbidità, ovvero della concentrazione di solidi sospesi, per effetto delle attività di infissione dei pali. Durante tale fase, della durata di circa 10 gg lavorativi, sono previste due principali misure volte a mitigare e controllare le possibili interferenze tra il cantiere e l'ambiente idrico marino:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>utilizzo di panne antitorbidità durante le attività di infissione dei pali;</i></li> <li>- <i>nelle successive fasi di progettazione verrà predisposto ed attuato un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) di controllo delle torbidità generate al fine di controllare e ottimizzare le operazioni di infissione. Il PMA approfondirà il monitoraggio della colonna d'acqua, la cui finalità è quella stabilire le caratteristiche chimico fisiche della colonna d'acqua e monitorare l'eventuale variazione di tali parametri durante le operazioni di infissione dei pali.</i></li> </ul> <p><i>In fase di esercizio non si prevedono impatti sulla componente.</i></p>	

<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione</i> L'area d'intervento non ricade all'interno del perimetro di aree della Rete Natura 2000, tuttavia, come illustrato nella Figura 4 lo specchio acqueo interessato dalla installazione dei due pontili galleggianti/finger ricade nel Santuario dei cetacei EUAP 1074 (vedi Allegato7).</p>				<p><i>Perché:</i> L'area in progetto ricade, all'interno del porto di La Spezia, e non si rileva alcuna interferenza o prossimità con zone protette della Rete Natura 2000. A livello di inquadramento generale della biodiversità presente si sottolinea che, l'articolato contesto del porto di La Spezia è contraddistinto da un carattere fortemente antropizzato dovuto dalla presenza di habitat classificati genericamente come fanghi portuali e dunque non di particolare pregio; non sono inoltre presenti né popolamenti algali né popolamenti di fanerogame marine. Inoltre considerando le lavorazioni previste in progetto non si prevede che queste possano interferire con eventuali aree perimetrate nell'area vasta. È importante sottolineare che l'area di progetto si inserisce in un contesto portuale, tipicamente caratterizzato da una ridotta frequentazione dei cetacei e dalla presenza di un'ampia diga foranea che contribuisce anche a limitare la propagazione dei segnali sonori all'esterno del Golfo della Spezia. Per tale ragione si reputa, che il danneggiamento o l'avvicinamento di un cetaceo, considerando anche la bassa profondità dei fondali, è verosimilmente trascurabile.</p>

<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione</i> L'area d'intervento non ricade all'interno del perimetro di aree della Rete Natura 2000, tuttavia, come illustrato nella Figura 4 lo specchio acqueo interessato dalla installazione dei due pontili galleggianti/finger ricade nel Santuario dei cetacei EUAP 1074 (vedi Allegato7).</p>	<p><i>Perché:</i> L'area in progetto ricade, all'interno del porto di La Spezia, e non si rileva alcuna interferenza o prossimità con zone protette della Rete Natura 2000. A livello di inquadramento generale della biodiversità presente si sottolinea che, l'articolato contesto del porto di La Spezia è contraddistinto da un carattere fortemente antropizzato dovuto dalla presenza di habitat classificati genericamente come fanghi portuali e dunque non di particolare pregio; non sono inoltre presenti né popolamenti algali né popolamenti di fanerogame marine. Inoltre considerando le lavorazioni previste in progetto non si prevede che queste possano interferire con eventuali aree perimetrate nell'area vasta. È importante sottolineare che l'area di progetto si inserisce in un contesto portuale, tipicamente caratterizzato da una ridotta frequentazione dei cetacei e dalla presenza di un'ampia diga foranea che contribuisce anche a limitare la propagazione dei segnali sonori all'esterno del Golfo della Spezia. Per tale ragione si reputa, che il danneggiamento o l'avvicinamento di un cetaceo, considerando anche la bassa profondità dei fondali, è verosimilmente trascurabile.</p>			
<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non sono presenti corpi idrici superficiali o sotterranei.</p>	<p><i>Perché:</i> Nell'area di progetto non sono presenti corpi idrici superficiali o sotterranei.</p>			

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: L'area d'intervento ricade all'interno del Porto commerciale.</i>		<i>Perché: La installazione dei due pontili galleggianti/finger non determina un cambio di funzione e non modifica il parco mezzi che attualmente ormeggia presso il Molo Italia. L'esecuzione delle opere avverrà via mare senza il coinvolgimento del traffico veicolare cittadino.</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata interscambiabilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione: L'area d'intervento ricade all'interno del Porto commerciale.</i>		<i>Perché: L'area d'intervento ricade all'interno del Porto commerciale separato dalla città dall'omonimo varco portuale.</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione: L'area d'intervento ricade all'interno del Porto commerciale e interesserà l'esistente Molo Italia.</i>		<i>Perché: L'area d'intervento ricade all'interno del Porto commerciale e rappresenta una messa in sicurezza dei dispositivi di accosto dei rimorchiatori che attualmente già ormeggiano presso il Molo Italia.</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: Il progetto è coerente con il vigente PRP (vedi Allegato 3).</i>		<i>Perché: Il progetto è coerente con il vigente PRP e rappresenta una messa in sicurezza dei dispositivi di accosto dei rimorchiatori che attualmente ormeggiano presso il Molo Italia.</i>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No



<p>progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione: L'area si trova inserita all'interno del Porto commerciale di La Spezia a forte densità demografica.</i></p>		<p><i>Perché: L'area si trova inserita all'interno del Porto commerciale di La Spezia a forte densità demografica. La densità demografica non risulta però una criticità, in quanto l'area in progetto si colloca all'interno del porto.</i></p>	
<p>17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: L'area d'intervento ricade all'interno del porto commerciale.</i></p>		<p><i>Perché: La installazione dei tre pontili galleggianti/finger non determina un cambio di funzione e non modifica il parco mezzi che attualmente ormeggia presso il Molo Italia. L'esecuzione delle opere avverrà via mare senza il coinvolgimento del traffico veicolare cittadino e dei ricettori ivi presenti.</i></p>	
<p>18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: L'area d'intervento ricade all'interno del porto commerciale.</i></p>		<p><i>Perché: L'area d'intervento ricade all'interno del porto commerciale.</i></p>	
<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: Lo specchio acqueo interessato dall'intervento ricade nel SIR "Pitelli" come approvato dalla conferenza dei servizi del 26 luglio 2013</i></p>		<p><i>Perché: L'intervento non prevede la installazione di dragaggio o di movimentazione di sedimenti. Le attività di infissione dei pali sarà accompagnata dall'uso di panne galleggianti al fine di conterminare la diffusione di eventuali solidi sospesi e dall'esecuzione di un Piano di Monitoraggio Ambientale.</i></p>	

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<i>Descrizione: L'area ricade in una zona a bassa pericolosità (DGR 962/18)</i>		<i>Perché: L'area ricade in una zona a bassa pericolosità (DGR 962/18)</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione: come premesso, considerando le modalità realizzative dei due sistemi di accosto si reputa, sulla base di progetti analoghi, che non possano insorgere interferenze con le aree individuate nella Tavola 8.</i>		<i>Perché: come premesso nelle successive fasi progettuali saranno definite un complesso di misure di mitigazione al fine di eliminare o ridurre l'interferenza tra le attività di cantiere e il Santuario dei cetacei. Per la fase di esercizio non si rilevano potenziali impatti poiché l'intervento non modifica la destinazione funzionale dell'area e non ne aumenta il flusso di mezzi marittimi.</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione: il progetto non ha interferenze con regioni transfrontaliere</i>		<i>Perché: il progetto non ha interferenze con regioni transfrontaliere</i>	

## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	<b>Corografia</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL1_Corografia.pdf</b>
2	<b>Inquadramento urbanistico del PUC</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL2_Inquadramento PUC.pdf</b>

<b>3</b>	<b>Piano Regolatore Portuale</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL3_PRP.pdf</b>
<b>4</b>	<b>Stato attuale</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL4_Stato attuale.pdf</b>
<b>5</b>	<b>Planimetria generale dell'intervento</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL5_Planimetria generale.pdf</b>
<b>6</b>	<b>Planimetria di dettaglio dell'intervento</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL6_Dettaglio intervento.pdf</b>
<b>7</b>	<b>Planimetria delle aree di cantiere</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL7_Aree di cantiere.pdf</b>
<b>8</b>	<b>Individuazione delle aree protette</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL8_Individuazione delle aree protette.pdf</b>
<b>9</b>	<b>Individuazione dei vincoli individuati nell'area d'intervento</b>	<b>Scala grafica</b>	<b>ALL9_Vincoli.pdf</b>

Il/La dichiarante  
 Ing. Marco Tartaglini  
*(documento informatico firmato digitalmente  
 ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>*

---

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.