



iContraente: 	Progetto: Rigassificatore GNL di Panigaglia - Progetto caricamento GNL su autobotti/isocontainer e rifacimento dell'esistente pontile secondario		Cliente: 		
N° documento: P23IT04434-ENV-RE-000-001	N° Contratto : N° Commessa : Foglio di 27	Data 30-10-2023			
<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: fit-content; margin: auto;"> <p>Lista di controllo per la valutazione preliminare (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)</p> </div>					
00	30-10-2023	EMISSIONE	PORTAVIA	CECCONI	SPIGARELLI
REV	DATA	TITOLO REVISIONE	PREPARATO	CONTROLLATO	APPROVATO

1. Titolo del progetto

RIGASSIFICATORE GNL DI PANIGAGLIA - PROGETTO CARICAMENTO GNL SU AUTOBOTTI/ISOCONTAINER E RIFACIMENTO DELL'ESISTENTE PONTILE SECONDARIO

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
X Allegato II, punto/lettera 1)	Raffinerie di petrolio greggio (escluse le imprese che producono soltanto lubrificanti dal petrolio greggio), nonché impianti di gassificazione e di liquefazione di almeno 500 tonnellate al giorno di carbone o di scisti bituminosi, nonché terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

La proposta progettuale oggetto della presente Lista di Controllo, ai sensi dell'art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006, riguarda due ottimizzazioni relative al Progetto per la realizzazione del servizio di Truck Loading del Terminale GNL di Panigaglia. Il Progetto ha ottenuto l'esclusione dalla procedura di VIA con Determinazione direttoriale: MiTE_VA_DEC_2022-0000108. La Figura 1 mostra l'ortofoto con l'area di intervento del Progetto.

Entrambe le ottimizzazioni proposte non comportano alcun aggravio sull'impronta ambientale del Progetto come di seguito illustrato.



Figura 1: Ortofoto dell'area di intervento

La prima ottimizzazione riguarda il numero delle briccole di accosto del Ro-Ro ferry presso pontile secondario del Terminale (oggetto di rifacimento nell'ambito del procedimento di Studio Preliminare Ambientale di cui sopra). A seguito degli sviluppi del progetto di dettaglio e della selezione finale della tipologia di traghetto Ro-Ro, il numero delle briccole, da realizzare su pali infissi a mare, sarà ridotto di numero passando da tre a due.

La seconda ottimizzazione è nata da una opportunità anch'essa maturata durante lo sviluppo del progetto. Nello scenario già valutato, si prevedeva che il traghetto potesse attraccare in uno di tre possibili moli all'interno del Porto di La Spezia, quali: Calata Malaspina, Molo Garibaldi oppure al Terminal del Golfo (Molo Tarros). Di fatto, dalle interlocuzioni con l'Autorità di Sistema Portuale di La Spezia è nata la possibilità che alle opzioni suddette si possa aggiungere anche quella dell'approdo presso il molo ex carbonile Enel (si veda Figura 2), molto prossimo all'opzione Terminal del Golfo, nel quale sono già programmati i lavori di smantellamento e liberazione delle aree da parte dell'attuale concessionario. Tale opzione risulta migliorativa poiché ridurrebbe leggermente il percorso di transito delle autobotti isocontainer in uscita dal Porto verso la viabilità principale.



Figura 2: Foto aerea del porto di La Spezia in cui sono indicati i possibili moli di attracco del Ro-Ro. In giallo gli approdi ipotizzati nello Studio Preliminare Ambientale, in rosso il molo ex carbonile Enel.

Maggiori dettagli vengono forniti al punto 5. Caratteristiche del progetto.

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 terminale GNL di Panigaglia occupa il seno omonimo, nella porzione occidentale del Golfo di La Spezia.


Le ortofoto che seguono, estratte dal Geoportale Liguria, riportano i principali strumenti di pianificazione territoriale vigenti nelle aree interessate dal Progetto

Il sito di Panigaglia ricade all'interno dei vincoli imposti dalla normativa nazionale, come riportato nella seguente Figura 2:



 Pontile secondario presso il Terminale GNL di Panigaglia

 Art. 142, comma 1, lett. c Area di rispetto della costa

 Art. 142, comma 1, lett. g Territori coperti da Boschi e Foreste


 Aree di notevole interesse pubblico (Art. 136 del D. Lgs 42/04)

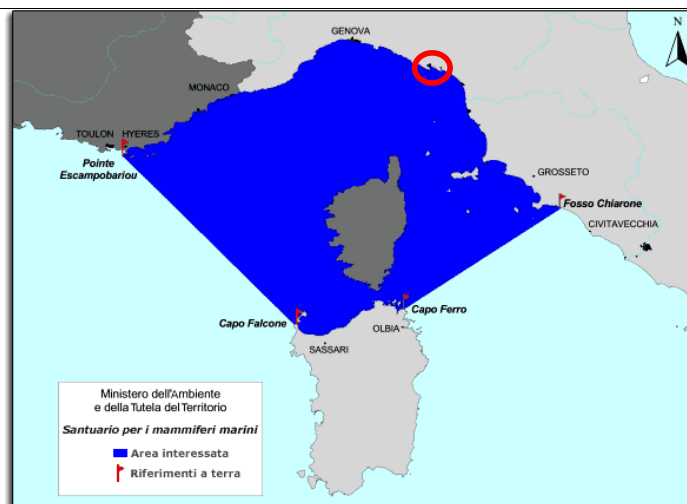
Figura 3: Vincoli nazionali (Fonte Geoportale Liguria)

Le aree di Progetto interessano i seguenti tematismi:

- Art. 142, comma 1, lett. a Area di rispetto della costa
- Aree di notevole interesse pubblico (Art. 136 del D. Lgs 42/04): si tratta del vincolo zona costiera che comprende diversi comuni della provincia di La Spezia. L'area è stata istituita con D.M. 3 Agosto 1959; e tutela uno dei tratti di costa alta e boscata di grande rilevanza paesaggistica e visiva

Tutta l'area del golfo di La Spezia è inserita all'interno del Santuario Pelagos per la protezione dei mammiferi marini del Mediterraneo (

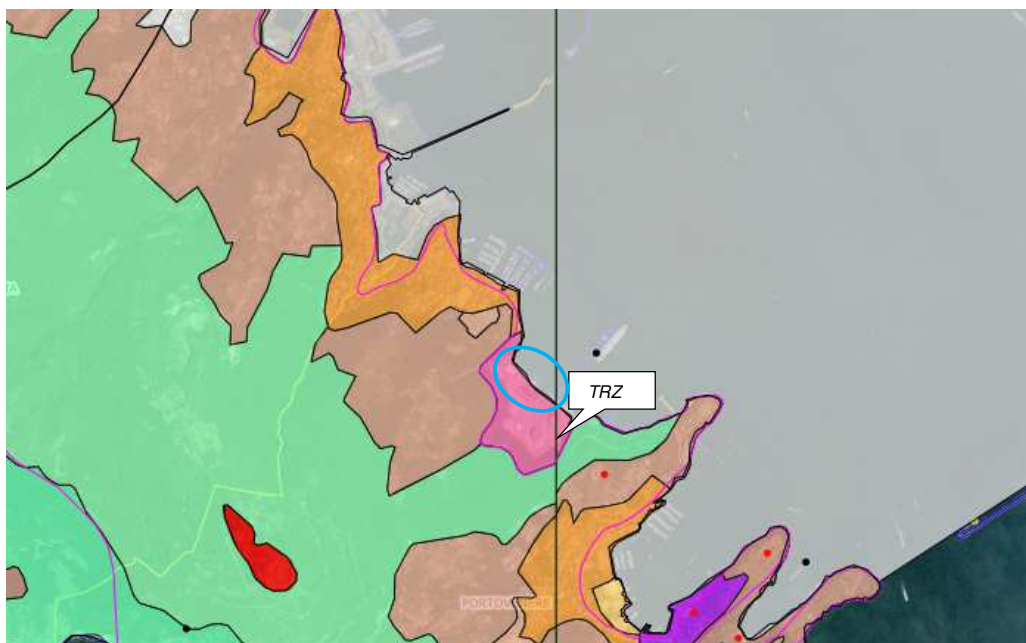
Figura 4). *Le ottimizzazioni proposte sono inserite all'interno del Golfo di La Spezia, nel quale insistono molte attività commerciali, navali ed industriali. Il contributo dato dalle opere complementari al progetto del Terminale di Panigaglia è estremamente contenuto a livello spaziale all'interno del golfo, attraverso il transito di un mezzo elettrico, senza avere ripercussioni di macroscale sul Santuario stesso.*



○ Golfo di La Spezia

Figura 4: Perimetro del Santuario Pelagos (Fonte: sito web MATTM).

Per quanto riguarda la pianificazione regionale, è stato analizzato il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, attualmente in corso di modifica per diventare Piano Paesaggistico Regionale. Del piano originale, approvato con DCR n. 6 del 25/02/1990, resta valido solo l'assetto insediativo del livello locale e le relative norme di attuazione, come da stralcio di seguito.



○ Pontile secondario presso il Terminale GNL di Panigaglia

Figura 5: Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico: assetto insediativo (Fonte: Geoportale Liguria)

Il terminale di Panigaglia ricade nelle campiture TRZ a regime normativo di Trasformazione. In base all'Art. 61 delle NTA Il regime normativo di "Trasformazione" si applica in aree in cui si registrano situazioni di grave compromissione sotto il profilo paesaggistico ed ambientale. L'obiettivo della disciplina è quello di pervenire entro tempi definiti ad una trasformazione della


situazione in atto che dia luogo ad un più equilibrato rapporto tra l'area interessata ed il contesto, anche attraverso la definizione di specifici progetti di sistemazione, da redigersi e approvarsi mediante strumenti urbanistici attuativi.



La Figura 6 sottostante mostra l'inquadramento paesaggistico dell'area nei pressi del Terminale GNL di Panigaglia, suddivisa nelle diverse componenti del paesaggio in base al Nuovo Piano Paesistico Regionale.



Trattandosi di una struttura esistente, il perimetro del sito è inquadrato come "Tessuti e architettura contemporanei e archeologia industriale", mentre le fasce a ridosso della costa adiacenti sono "Tessuti insediativi (Crinali, capi e altri elementi di definizione del paesaggio)".

Le porzioni interne, caratterizzate da rilievi e pendenze che non hanno reso possibile l'instaurarsi di insediamenti, sono suddivise in "Paesaggio agrario" per la presenza in particolare di uliveti e in "Crinali, capi e altri elementi di definizione del paesaggio – capi e versanti" occupati da boschi e rimboschimenti.



 Pontile secondario presso il Terminale GNL di Panigaglia

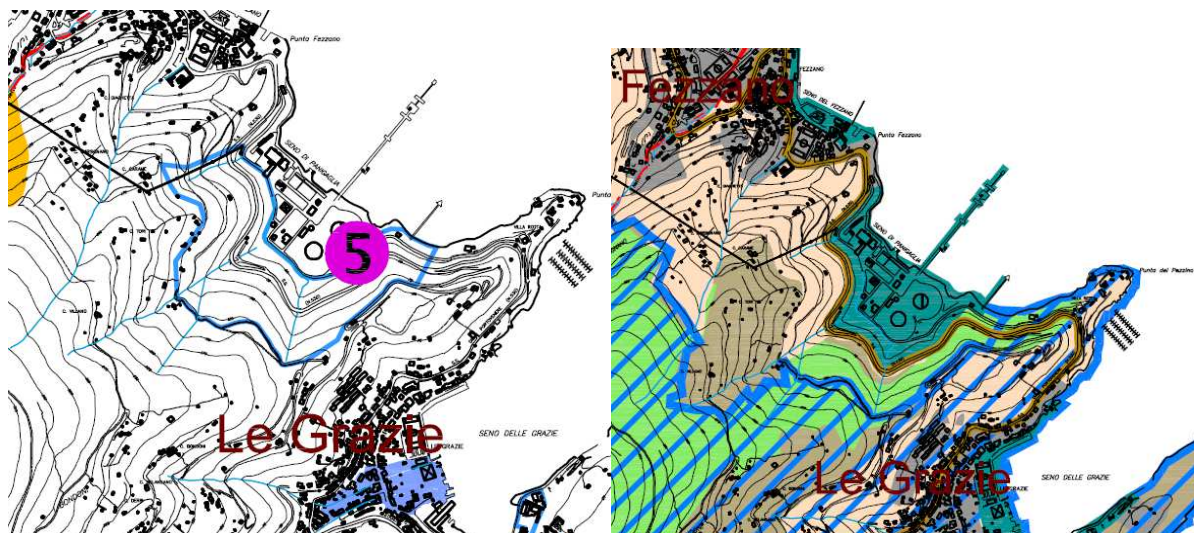
-  Crinali, capi e altri elementi di definizione del paesaggio – capi e versanti
-  Crinali, capi e altri elementi di definizione del paesaggio – tessuti insediati

-  Tessuti e architettura contemporanei e archeologia industriale
-  Paesaggio agrario

Infrastrutture ed impianti
 Centri storici e centri urbani

Figura 6: Nuovo Piano Paesaggistico Regionale: componenti del paesaggio (Fonte: Geoportale Liguria)

Dal punto di vista della pianificazione provinciale, di seguito si riporta uno stralcio delle tavole 1A e 2A del PTCP di La Spezia gli interventi presso il terminale GNL di Panigaglia.



Tav. 1a Determinazioni della pianificazione sovraordinata

Tavola 2a – Struttura insediativa dello spazio urbano e rurale
Aree Produttive della Filiera del Mare

Insedimenti industriali a rischio di incidente rilevante (art. n°2.3)

Sistema della Filiera del Mare (art. n°5.3)

5 GNL ITALIA spa - Portovenere

Aree Contigue Parco Naturale Regionale di Portovenere

Figura 7: Stralcio delle Tav. 1a e 1b del PTCP di La spezia

Nessuna prescrizione/indicazione viene fornita per l'area di intervento dalla "TAVOLA 1a – Determinazioni della pianificazione sovraordinata".

Diversamente accade per la "TAVOLA 2a – Struttura insediativa dello spazio urbano e rurale", nella quale il progetto di modifica del numero di bricole del pontile ricadono nelle "Aree del Porto Commerciale – (art. n. 5.4)" del Sistema degli Insediamenti Produttivi compresi "Aree produttive della filiera del mare – art. n. 5.3)". Analizzando gli strumenti di pianificazione urbanistica e locali il PUC di Portovenere, (Figura 8) individua l'area di interesse appartenente ai distretti di Trasformazione TRZ.2; di seguito si riportano le indicazioni riportate nella specifica scheda relativa all'ambito di trasformazione TRZ.2 denominata dal PUC Area SNAM:

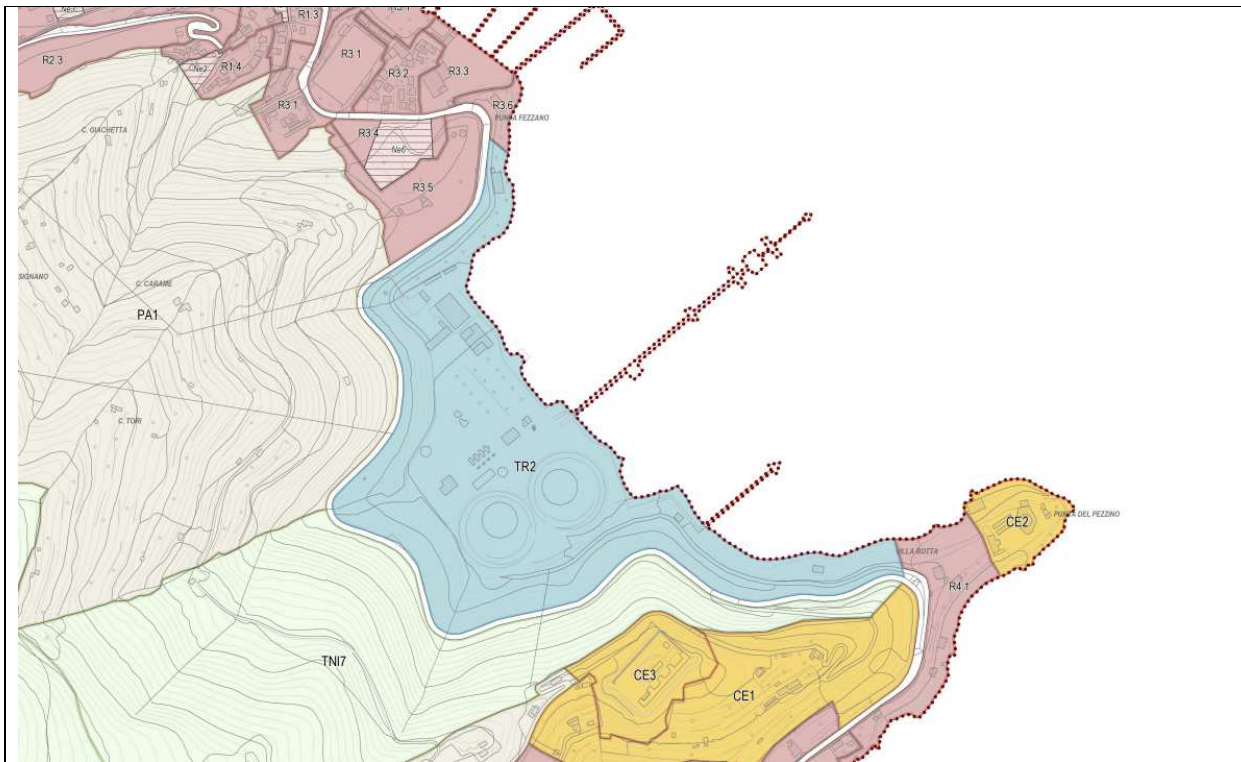


Figura 8: Piano Urbanistico Comunale di Portovenere.

DESCRIZIONE

Connotazione ambientale, morfologica, funzionale e architettonica: l'impianto SNAM occupa una vasta area con attività la cui compatibilità ambientale è da sottoporre a costante verifica in relazione alle risorse ed alle potenzialità del territorio.

Obiettivi specifici e criteri guida: il carattere della trasformazione applicata all'area SNAM è da intendersi come scelta auspicabile e da mettere in attuazione al momento dell'abbandono dell'interesse pubblico nazionale sulla Baia di Panigaglia. Sull'area vigono pertanto due regimi: uno di lunga prospettiva che ne prevede appunto la riutilizzazione ed uno che prende atto della condizione oggettiva e destina ad aree per attrezzature ed impianti l'area SNAM, secondo il PP approvato.

Il PUC non dettaglia previsioni per l'area in quanto le condizioni per attivare possibilità concrete di trasformazioni sono fuori dei limiti temporali immediati.

INDICAZIONI PER LA TRASFORMAZIONE

Funzioni ammesse: in considerazione della dimensione dell'area e della necessità di attivare un "mix" di funzioni nei nuovi insediamenti le attività possibili possono essere: attività cantieristiche, in ricollocazione di parte delle esistenti o nel potenziamento ed impianto di nuove; attività sportive e ricreative; attività nautiche (approdi, rimessaggi, ecc); residenza stabile; Funzioni ammesse attività ricettive e di servizio.

- L'impianto di Panigaglia ricade parzialmente all'interno delle aree demaniali di proprietà dell'Autorità Portuale della Spezia – Ambito 2: funzione caratterizzante industriale, compatibile con quella commerciale. Sono escluse le funzioni passeggeri e diportistiche.

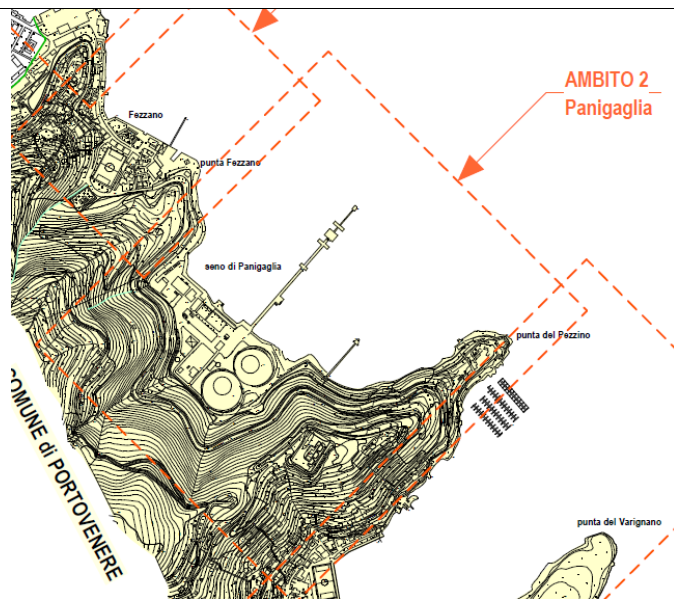


Figura 9: Stralcio della Tavola G.03 “Planimetria generale ambiti”.

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.

Le ottimizzazioni progettuali non sono soggette alle disposizioni di cui al D.Lgs 105/2015 “Attuazione delle direttive 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incendi rilevanti connessi con sostanze pericolose”.

Come già evidenziato al punto 3 della presente Lista di controllo, l’oggetto della presente Lista di controllo è:

1. Modifica della struttura portante del pontile secondario presso il terminale GNL di Panigaglia.
2. Approdo presso il molo ex carbonile ENEL, nel porto di La Spezia.

1. MODIFICA DELLA STRUTTURA PORTANTE DEL PONTILE SECONDARIO PRESSO IL TERMINALE GNL DI PANIGAGLIA

A seguito degli sviluppi del progetto di dettaglio e della selezione finale della tipologia di traghetto Ro-Ro, il numero delle briccole di accosto e ormeggio, da realizzare su pali infissi a mare, viene ridotto a 2 anziché 3. Questa modifica rappresenta un minor impatto ambientale sul clima acustico in fase di costruzione dovuto all’operazione di battitura dei pali.

Infine dal punto di vista vincolistico la situazione resta invariata.

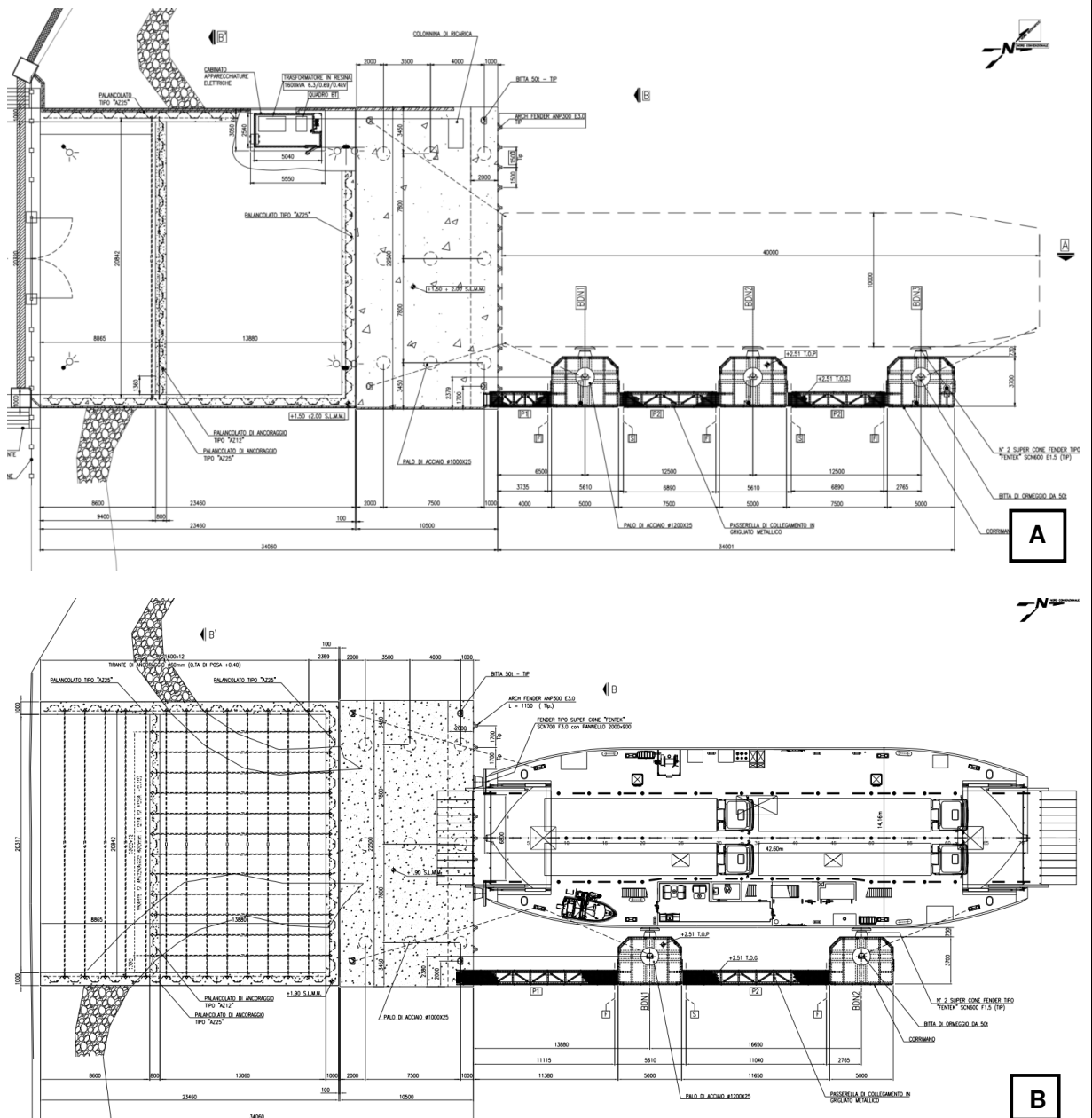


Figura 10: progetto di rifacimento del pontile secondario:
A: configurazione con 3 briccole di accosto, così come descritto nello Studio Preliminare Ambientale
B: ottimizzazione con 2 briccole di accosto.

2. APPRODO PRESSO IL MOLO EX CARBONILE ENEL DI LA SPEZIA

Nello scenario già valutato, si prevedeva che il traghetto potesse attraccare in una delle tre possibili zone all'interno del Porto di La Spezia, quali: Calata Malaspina, Molo Garibaldi o Terminal del Golfo (Molo Tarros). Di fatto, dalle interlocuzioni con l'Autorità di Sistema Portuale di La Spezia è nata la possibilità che alle opzioni suddette si possa aggiungere anche quella dell'approdo presso il molo ex carbonile Enel (si veda Figura 2 e successiva Figura 11).

Il molo ex carbonile ENEL non solo è prossimo all'opzione del Terminal del Golfo (distanza di circa 150 m, Figura 12) ma sarebbe quella da preferire perché riduce il percorso degli isocontainer in quanto più vicino alla viabilità principale (si veda Figura 11).

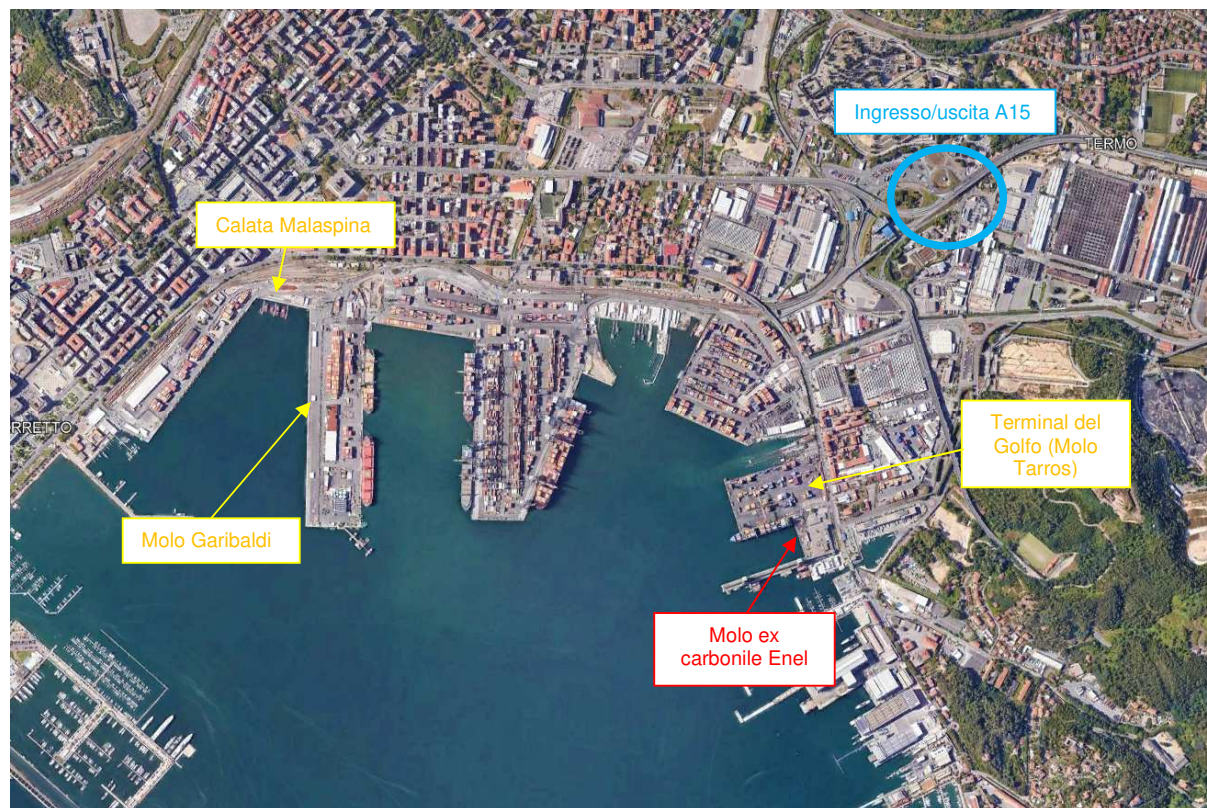


Figura 11: Posizione dei moli ipotizzati nello Studio Preliminare Ambientale (in giallo) e quello attualmente individuato (molo ex carbonile Enel in rosso) rispetto al punto di ingresso e uscita dell'A15.

Le distanze del casello A15 delle quattro soluzioni analizzate sono:

- Calata Malaspina: A15-Molo 2500 m; Molo-A15 2000 m
- Molo Garibaldi: A15-Molo 2600 m; Molo-A15 2100 m
- Calata Malaspina: A15-Molo 2500 m; Molo-A15 2000 m
- Molo Tarros: A15-Molo 1750 m; Molo-A15 1850 m
- Molo ex carbonile Enel: A15-Molo 1700 m; Molo-A15 1800 m

In virtù della distanza ravvicinata tra Tarros e il molo ex carbonile Enel, gli impatti generati dal progetto in fase di esercizio e legati alla nuova opzione possono essere considerati identici a quelli già esaminati all'interno dello Studio Preliminare Ambientale.



Figura 12: Ortofoto dei moli ex carbonile Enel e Terminal del Golfo (molo Tarros).

Dal punto di vista acustico, valgono le stesse considerazioni fatte per il Terminal del Golfo, in quanto il carico del traffico attuale sulla viabilità comunale rimane inalterato e pertanto il contributo delle autocisterne in movimento sul clima acustico è da considerarsi nullo.

Anche per quanto riguarda il traffico indotto, le risultanze dello studio viabilistico prodotto per l'opzione Tarros (Annesso 6 dello Studio Preliminare Ambientale) restano valide anche per il molo Enel poichè, come si può vedere dall'immagine in Figura 13, il percorso che le autocisterne compiranno da e per l'autostrada è lo stesso, con la sola variante del tratto interno ai moli stessi, dove l'opzione ex carbonile Enel risulta leggermente inferiore rispetto a Tarros

Le conclusioni dello studio viabilistico definiscono che, considerando lo scenario maggiormente cautelativo in cui un roundtrip interessa proprio l'ora di punta, il differenziale indotto dai mezzi di progetto non porta a nessuna variazione sostanziale delle condizioni di deflusso, trattandosi dello 1% rispetto al traffico medio registrato sugli archi interessati dal percorso dei truck.



Figura 13: Percorsi da e per l'autostrada studiati nell'ambito della documentazione dello Studio Preliminare Ambientale (Annesso 6 Analisi viabilistica):

———— Percorsi da e per Terminal del Golfo (Molo Tarros). La linea rossa rappresenta la percorrenza all'interno del molo ex carbonile Enel, che si ricollega subito all'uscita dell'ambito portuale con i percorsi già studiati

———— Percorsi da e per Molo Garibaldi/Calata Malaspina. La linea bianca rappresenta il passaggio nella galleria Varco Doganale Stagnoni.

Anche l'impatto sulla qualità dell'aria è da considerarsi identico e trascurabile in quanto le emissioni di C_6H_6 , CO, PM_{10} ed NO_2 generati dai gas di scarico delle autocisterne in movimento nelle strade di La Spezia, sia dell'ambito portuale che fuori è da ritenersi pressoché identico.

Infine dal punto di vista vincolistico la situazione resta invariata.

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>Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Decreto Direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-0000108</i>
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione Unica (D.Lgs. 16.12.2016 n. 257)	<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. Ministero dello Sviluppo Economico 10 del D.Lgs. n.257/16

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>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>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'area interessata dalle ottimizzazioni oggetto della presente Lista di controllo non sono presenti zone umide, zone riparie e foci dei fiumi.

¹ 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.

² 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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
2. Zone costiere e ambiente marino	X	<input type="checkbox"/>	Entrambe le ottimizzazioni progettuali si trovano in ambito costiero, ma all'interno dei contesti industriali e tecnologici dell'esistente Terminale GNL di Panigaglia e del porto di La Spezia.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	L'area del Golfo di La Spezia non si configura come zona montuosa. É diffusa la presenza di boschi e foreste di cui al D. Lgs 142/04, Art. 142, comma 1, lett. g, tra cui il bosco di Panigaglia alle spalle del Terminale.
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)	X	<input type="checkbox"/>	Le ottimizzazioni progettuali ricadono nel Santuario dei Mammiferi Marini Pelagos all'interno del Golfo di La Spezia. Nei pressi del Terminale GNL di Panigaglia (a circa 300 m dalle aree di lavoro del Pontile secondario) è presente la ZSC IT1345005 "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto", una vasta area che tutela gli ambiti costieri delle Cinque Terre, oltre al comune di Portovenere. Il sito è esclusivamente terrestre e non risentirà delle lavorazioni previste a mare presso il pontile.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
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>Gran parte dell'area del Golfo di La Spezia ricadeva all'interno della porzione marina del SIR (ex SIN) Pitelli (D.M. 10 gennaio 2000 e successivo Decreto di perimetrazione D.M. 27 febbraio 2001). Con deliberazione del Consiglio regionale n. 11 del 19 luglio 2022, recante approvazione del documento di aggiornamento del piano regionale di gestione dei rifiuti e delle bonifiche, è stata ridefinita la perimetrazione del SIR Pitelli, alla luce delle aggiornate conoscenze sullo stato della contaminazione dell'intervenuta evoluzione normativa.</p> <p>Pertanto entrambi i progetti non risultano più compresi in siti sottoposti a iter di bonifica.</p>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il terminale GNL di Panigaglia è collocato nella porzione occidentale del golfo di La Spezia, caratterizzata dalla presenza di piccoli abitati come Fezzano e Le Grazie, il cui sviluppo urbano è condizionato dalla presenza dei rilievi collinari.</p> <p>Il settore Nord-Est del Golfo è invece occupato dalla città di La Spezia e dallo sviluppo lungo costa dell'estesa area portuale.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La modifica progettuale al pontile secondario ricade in Aree di notevole interesse pubblico (D. Lgs. 42/04, Art. 136). L'area è stata istituita con D.M. 3 Agosto 1959 e tutela uno dei tratti di costa alta e boscata di grande rilevanza paesaggistica e visiva della provincia di La Spezia.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non ricade in Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Come già riportato al punto 5, le ottimizzazioni non risultano più compresi nel perimetro del SIR di Pitelli.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non ricade in aree a vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto ricade nell'ambito del Piano Stralcio di Bacino per la tutela del rischio idrogeologico della Regione Liguria – Ambito n. 20 Golfo della Spezia. L'opera in progetto non ricade all'interno delle fasce di inondabilità identificate dall'Autorità di Bacino In riferimento invece alla Carta della Suscettività al dissesto, le opere in progetto interessano un'area a suscettività molto bassa Pg0.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	X	<input type="checkbox"/>	Il progetto ricade in Zona 3 della classificazione sismica del territorio.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	X	Il progetto ricade all'interno delle aree demaniali di proprietà dell'Autorità Portuale della Spezia – Ambito 7 e 2.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
 Ministero della Transizione Ecologica
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
 Modulistica VIA – 06/09/2022

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le ottimizzazioni progettuali si inseriscono in aree già dedicate agli usi tecnologici e portuali.		<i>Perché:</i> Le ottimizzazioni non andranno ad alterare l'assetto geomorfologico del breve tratto di costa interessato, poichè lo stesso è già attualmente adibito a pontile e non presenta caratteri di naturalità.	
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?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le ottimizzazioni progettuali proposte non porteranno a variazioni nell'utilizzo di risorse ed energia rispetto a quanto già descritto nello Studio Preliminare Ambientale		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti significativi sull'ambiente, considerando anche che l'ottimizzazione progettuale al pontile secondario prevede una miglioria realizzativa, passando da 3 a 2 briccole di accosto.	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le ottimizzazioni non prevedono l'utilizzo di sostanze e materiali nocivi o pericolosi per l'uomo o l'ambiente.		<i>Perché:</i> I materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera non sono tossici e/o nocivi e pertanto non comporteranno alcun rischio per l'uomo o l'ambiente.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto produrrà rifiuti in analogia con quanto già descritto nello Studio Preliminare Ambientale. Tutti i materiali saranno differenziati e avviati a smaltimento o recupero nel pieno rispetto della normativa vigente.		<i>Perché:</i> non sono ipotizzabili criticità legate alle ottimizzazioni progettuali proposte.	
5. Il progetto genererà emissioni di	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<i>Descrizione:</i> Le emissioni in atmosfera attese per le ottimizzazioni proposte sono le medesime già considerate nello Studio Preliminare Ambientale e valutate non significative.		<i>Perché:</i> Non sono configurabili effetti ambientali significativi, in virtù della tipologia delle ottimizzazioni, ovvero aggiustamenti tecnici nella struttura del pontile secondario e l'aggiunta del molo di accosto.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto nel complesso produrrà emissioni acustiche, come già descritto nello Studio Preliminare Ambientale.		<i>Perché:</i> In linea con quanto riportato al punto 2 della presente sezione, le ottimizzazioni progettuali proposte rappresentano migliorie in termini di emissioni acustiche, dovendo realizzare 2 briccole anziché 3	
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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> la valutazione degli impatti legati al progetto è stata già effettuata in sede di Studio Preliminare Ambientale.		Le ottimizzazioni progettuali proposte non aggravano la stima degli impatti già analizzata.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le possibilità che si possa verificare un guasto o che possano insorgere situazioni di emergenza sono ipotesi remote e sono state indagate ampiamente nello Studio Preliminare Ambientale, attraverso l'elaborazione di specifici studi di sicurezza.		<i>Perché:</i> Anche in questo caso, le ottimizzazioni progettuali non alterano le risultanze degli studi già svolti.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
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?	<i>Descrizione:</i> Il progetto si inserisce in un contesto ambientale e paesaggistico di grande pregio, riconosciuto come Area di notevole interesse pubblico (Art. 136 del D.Lgs 42/04). Nei pressi del Terminale, ma non interferita, è inoltre presente la ZSC "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto" (distanza 170 m), il Parco Naturale Regionale di Portovenere (distante 1,4 km) e il Sito UNESCO di Portovenere e Cinque Terre (1 km). I boschi alle spalle del Terminale e interni alle ZSC sono tutelati dalla lettera g, comma , art. 142 del D.Lgs 42/04 oltre ad essere tutelata anche la linea di costa, ma in una posizione più rientrata rispetto al pontile.		<i>Perché:</i> Il sistema del Golfo di La Spezia rappresenta un ambito territoriale in cui convivono diverse realtà, da quella naturalistica con la presenza di parchi e aree protette, a quella fortemente urbanizzata ed industriale. Quest'ultimo ambito si esprime in particolar modo nel settore portuale e navale; il Terminale di Panigaglia si inserisce in questo contesto tecnologico e rappresenta un importante centro per la filiera del gas a livello nazionale. Dal punto di vista paesaggistico, le ottimizzazioni previste non rappresentano elementi difforni rispetto al contesto portuale e tecnologico del Terminale od industriale del Golfo di La Spezia.	
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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La ZSC "Portovenere - Riomaggiore-S. Benedetto" non direttamente interferita rappresenta l'unica area di interesse ecologico presente nelle strette vicinanze. Anche per quanto riguarda l'ambiente marino, i fondali in cui si inseriscono le opere non presentano elementi di		<i>Perché:</i> Non si configurano effetti sul comparto naturalistico per l'entità stessa delle ottimizzazioni, che consistono nel prevedere un numero minore di bricole di accosto (da 3 a 2) al pontile secondario e l'individuazione di un nuovo molo di attracco al porto di La Spezia, rispetto a quelli ipotizzati in sede di Studio Preliminare Ambientale.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> A pochi metri dall'area di realizzazione del pontile, ma fuori dalla zona di pertinenza del cantiere si trova lo sbocco a mare del Fosso di Panigaglia Sud.		<i>Perché:</i> L'ottimizzazione progettuale proposta presso il Terminale GNL non porterà a potenziali effetti significativi, in quanto miglioria realizzativa.
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il porto di La Spezia è un'importante nodo commerciale italiano, caratterizzato da elevati livelli di traffico navale. Di rimando, anche il transito su strada risulta consistente, in particolare nell'area della città di La Spezia e presso i raccordi che collegano l'autostrada al porto. Nel periodo estivo il traffico si accresce in tutta l'area del Golfo, in particolare in quella occidentale dove si trovano i centri maggiormente turistici di Le Grazie e Portovenere.		<i>Perché:</i> Le ottimizzazioni progettuali non rappresenta un elemento che può portare a potenziali effetti significativi sull'ambiente.
13. Il progetto è localizzato in un'area ad	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><i>Descrizione:</i> Il contesto paesaggistico del Golfo di La Spezia è, come già descritto, caratterizzato da emergenze naturalistiche di grande pregio e ambiti industriali e portuali di rilievo nazionale. Il terminale costiero si trova ad occupare una delle insenature naturali del Golfo, in posizione rientrata, nascosto lato mare dalla presenza della morfologia irregolare e frastagliata della linea di costa e lato monte dalla vegetazione lungo la SS530. L'intervento di rifacimento del pontile è di tipo puntuale e archettonicamente in linea con quanto già presente nell'esistente Terminale GNL. Per quanto riguarda l'aggiunge dell'ulteriore approdo del Ro-Ro, il avviene nell'ambito della medesima area del porto commerciale.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si configurano effetti in questo senso per l'entità stessa delle ottimizzazioni, ovvero aggiustamenti tecnici nella struttura del pontile secondario e l'aggiunta del molo di accosto.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> Il Golfo di La Spezia presenta caratteristiche di alta e media urbanizzazione, andando dal capoluogo, fino alle aree marginali del Golfo, dove l'abitato assume conformazione di piccoli borghi. Gli insediamenti sono spinti verso la costa dalla presenza di aree acclivi e a notevole pendenza posti tra il Golfo stesso e la costa opposta delle Cinque Terre. Qui, l'impossibilità di creare insediamenti ha lasciato spazio alla vegetazione naturale o alle coltivazioni arboree. Lungo la costa il sistema urbanizzato (residenziale, industriale e portuale) rappresenta quasi un continuo da La Spezia fino Portovenere		<i>Perché:</i> Entrambe le ottimizzazioni progettuali saranno realizzate all'interno di contesti esistenti di tipo portuale e tecnologico, senza perciò avere perdita di suolo non urbanizzato.	
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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dall'analisi degli strumenti di pianificazione vigenti non risultano piani/programmi destinati alla modifica dell'uso del suolo delle aree interessate dai lavori.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le ottimizzazioni progettuali proposte non andranno ad interferire con aree urbanizzate in quanto localizzate nei medesimi ambiti, ovvero il Terminale GNL e il porto di La Spezia.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti recettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti recettori sensibili.		<i>Perché:</i> Non sono presenti recettori sensibili.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
		<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
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?	<i>Descrizione:</i> I borghi che si estendono nell'area del Golfo, primo tra tutti Portovenere, hanno una forte vocazione turistica, mentre in altri tratti della costa e lungo la diga foranea sono presenti impianti di maricoltura		<i>Perché:</i> Le ottimizzazioni progettuali si inseriscono in contesti industriali già esistenti (terminale GNL di Panigaglia e porto di La Spezia) e non si configurano effetti sugli impianti presenti nel Golfo.	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come già riportato al punto 5, le ottimizzazioni progettuali non risultano più comprese nel perimetro del SIR di Pitelli.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti.	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Secondo la pianificazione di Bacino l'area del Terminale risulta a suscettibilità di dissesto molto bassa e non ricade all'interno delle fasce di esondabilità indagate. Per quanto riguarda il pericolo mareggiate, l'area del Golfo di La Spezia è dotata di una diga foranea per lo smorzamento del moto ondoso.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i> Entrambe le ottimizzazioni progettuali costituiscono delle opere connesse del servizio Truck loading presso il Terminale di Panigaglia, dove sono già in essere le attività di scarico GNL dalle navi gasiere e successiva rigassificazione. Il progetto ha ottenuto l'esclusione dalla procedura di VIA con Determinazione direttoriale MiTE_VA_DEC_2022-0000108		<i>Perché:</i> Le ottimizzazioni previste sono delle modifiche non sostanziali ad interventi già sottoposti a verifica.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto non sarà suscettibile a produrre effetti di natura transfrontaliera.		<i>Perché:</i> Il progetto non ha ripercussioni transfrontaliere	

10. Allegati			
<p>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.</p> <p>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)</p>			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	P23IT04516.001-CIV-DW-000-001	Varie	PLANIMETRIA GENERALE