



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

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

Sottocommissione VIA

\* \* \*

**Parere n. 931 del 22 dicembre 2023**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;"><b>“Variante tecnico funzionale ex art. 24 – Sostituzione e spostamento pontile frangionde con ricollocazione molo in cassoni in acciaio per riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht all’interno del Porto Turistico Lotti”</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 9904</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Porto Lotti S.P.A.</b></p>

## La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023.

### **CONSIDERATO** che:

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

### **PREMESSO** che:

- la Società Porto Lotti s.p.a. in data 12/06/2023 ha presentato, ai sensi dell’art.28 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza condizioni ambientali nn. 1, 2, 3 e 4 richiamate nel provvedimento di esclusione dalla procedura di VIA D.D. n. 28 del 18/02/2022 relativo al progetto “*Variante tecnico funzionale ex art. 24 - Sostituzione e spostamento pontile frangionde con ricollocazione molo in cassoni in acciaio per riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht all'interno del Porto Turistico Lotti*”:
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/95481 del 12/06/2023;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota acquisita con prot. n. MASE/110309 del 06/07/2023;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/115751 del 14/07/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n.CTVA/8170 in data 14/07/2023 ha disposto l’avvio della istruttoria tecnica per le condizioni ambientali in questione e la pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale;

### **RILEVATO** che per il progetto in questione:

- con Decreto Direttoriale n. 28 del 18/02/2022, sulla base del parere CTVA n.423 del 03/02/2022, è stato escluso da procedura di VIA il progetto “*Variante tecnico funzionale ex art. 24 - Sostituzione e spostamento pontile frangionde con ricollocazione molo in cassoni in acciaio per riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht all'interno del Porto Turistico Lotti*”, a condizione che fossero ottemperate specifiche condizioni ambientali;
- la **verifica di ottemperanza della Condizione Ambientale n. 1** è posta **in capo al MASE (ex MITE) unitamente alla Regione Liguria;**

- la **verifica di ottemperanza della Condizione Ambientale n. 2** è posta **in capo al MASE (ex MITE)**;
- la **verifica di ottemperanza della Condizione Ambientale n. 3** è posta **in capo al MASE (ex MITE)**;
- la **verifica di ottemperanza della Condizione Ambientale n. 4** è posta **in capo al MASE (ex MITE) e ARPA Liguria**.

**TENUTO CONTO** della documentazione pubblicata sul sito nonché della successiva documentazione integrativa volontaria trasmessa dal proponente con note acquisite con prot. n. CTVA/11551 del 12/10/2023 e prot. n. CTVA/12318 del 31/10/2023;

**CONSIDERATO** che:

- La **Condizione Ambientale 1** cita testualmente:

*“In considerazione del fatto che l’area di progetto ricade all’interno dello specchio acque marine compreso nel sito di interesse regionale Pitelli (tra le aree potenzialmente sottoponibili ad interventi di bonifica) e preso atto dell’utilizzo di tecniche per il consolidamento e la stabilizzazione del fondale nell’area di posizionamento dei cassoni ex Concordia (spostamento già autorizzato) che prevedono la stesura di uno scanno di imbasamento e la vibrocompattazione di colonne di ghiaia appositamente immerse, dovrà essere verificata, in fase autorizzativa:*

*1) tipologia e stato di eventuale contaminazione ai sensi della normativa vigente nell’area di intervento dell’opera;*

*2) la compatibilità dell’intervento con gli obiettivi di bonifica del progetto preliminare di bonifica elaborato dall’ICRAM.*

*In caso di riscontro di superamento dei limiti tabellari per i sedimenti marini di interesse il Proponente dovrà predisporre un piano di intervento atto a escludere la possibilità che l’opera determini risospensione o dispersione dei sedimenti contaminati e predisporre ogni misura ed accorgimento necessario a escludere ogni rischio”.*

**Termine avvio Verifica Ottemperanza- Prima dell’avvio del cantiere.**

- **La Condizione n. 2** testualmente recita:

*“Il Proponente dovrà predisporre un progetto di cantierizzazione nell’ambito del quale, dovrà:*

*a. definire la localizzazione e l’estensione delle aree di cantiere a terra e in mare; il sistema di raccolta e trattamento delle acque di percolamento; le modalità e le tecniche impiegate e le relative sequenze operative; le schede tecniche dei prodotti utilizzati per l’esecuzione delle operazioni; gli eventuali manufatti provvisori; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati; il cronoprogramma dei lavori ecc.;*

*b. sulla base delle risultanze della definizione del bilancio dei materiali, fornire un piano di circolazione dei mezzi d’opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.), approfondendo l’analisi e la stima quantitativa delle emissioni;*

c. dettagliare tutte le operazioni che devono essere svolte relativamente al prelievo delle strutture del molo in cassoni ex Concordia e al loro riposizionamento al posto dell'esistente molo galleggiante frangionde;

d. definire le adeguate misure di prevenzione e mitigazione ambientale per le lavorazioni di cantiere, quali per esempio: modalità per il contenimento delle polveri e degli eventuali inquinanti gassosi derivanti dalle emissioni dei mezzi di cantiere (da contenersi comunque entro i limiti di legge); gestione delle acque meteoriche dilavanti o delle acque di lavorazione; approvvigionamento idrico di cantiere, ecc.

– considerare tutti gli impatti potenziali prodotti dalle attività di cantiere sull'ambiente marino circostante lo specchio acqueo interessato dai lavori, compreso quello delle aree marine protette, situate comunque a ragguardevole distanza dall'area di intervento (la più vicina è a circa 5 km), verificando che sia sufficiente la già prevista misura di prevenzione costituita dalle panne galleggianti antitorbidità da porre a perimetro dello specchio acqueo medesimo.

**Termine avvio Verifica Ottemperanza: Progettazione esecutiva.**

- **La Condizione n. 3** testualmente recita:

“Alla luce del modello geologico di dettaglio implementato, di cui alla Relazione geologica e geologico tecnica esecutiva del 2008, dovrà essere sviluppato il modello geotecnico ed effettuate le verifiche, considerate le azioni sismiche, conformemente alle norme tecniche per le costruzioni vigenti (DM 17.1.2018)”

**Termine avvio Verifica Ottemperanza: Prima dell'avvio del cantiere**

- **La Condizione n. 4** testualmente recita:

“Il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)”, predisposte dall'ISPRA. Tale Piano, per ogni componente, dovrà prevedere una indicazione dei punti di monitoraggio, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti.

Il Piano di monitoraggio dovrà riguardare tutte le componenti ambientali e ricoprire l'area vasta, includendo pure, almeno per aria e rumore, la viabilità e i centri urbani interessati dal trasporto degli inerti dalla cava “Costa Dei Sergi” in Comune di Ne' (GE).

Per la componente marina, il monitoraggio dovrà includere tutti i descrittori della Marine Strategy Framework Directive e fornire immagini video con risoluzione minima HD e georeferenziate in tutta l'area dei lavori e all'interno di un perimetro di 300 m della stessa. Tali indagini sono finalizzate ad escludere, come dichiarato dal proponente, la presenza di ogni biocenosi di pregio o habitat Rete Natura 2000.

L'eventuale individuazione di biocenosi di pregio in quest'area dovrà essere segnalata alla scrivente CTVA, unitamente a tutte le misure previste per includere ogni forma di impatto sulla stessa.

Il Piano di monitoraggio dovrà essere sviluppato secondo le seguenti fasi:

- Ante Operam (MAO), per la determinazione dello "stato di zero" prima dell'avvio dei lavori di realizzazione delle opere;
- in Corso d'Opera (MCO), per il controllo delle alterazioni nella componente prodotte durante le attività di esercizio dei cantieri”.

**Termine avvio Verifica Ottemperanza: Progettazione esecutiva.**

**VALUTATO** che:

- 1) **In relazione alla Condizione Ambientale n. 1** il Proponente ha dichiarato che:

*“In riferimento a quanto previsto dal MiTE con nota 18/02/2022 con decreto direttoriale n. 28 che stabilisce l'esclusione dalla VIA del progetto con prescrizioni relativamente alla condizione sul N. 1, si precisa che la realizzazione del progetto e la valutazione di assoggettabilità da parte del MiTE erano state fatte per l'opera al tempo ricadente all'interno del Sito di Interesse Regionale, che ricomprendeva lo specchio acqueo del Golfo all'interno della Diga Foranea.*

*Tale prescrizione risulta non più applicabile all'intervento a seguito modifica normativa delle aree soggette S.I.R. DCR n. 11 del 19 luglio 2022 che esclude lo specchio acqueo del porto della Spezia all'interno della Diga Foranea dal novero delle aree soggette a vincolo.*

*In ogni caso gli interventi previsti, come già ampiamente descritti nella relazione allegata alla verifica di assoggettabilità ed a quanto riportato per le fasi operative in ottemperanza n. 4, non prevedono asportazione o movimentazione dei fondali ed in ogni caso tutta l'area di intervento sarà perimetrata con panne galleggianti zavorrate sino al fondo e sarà oggetto di monitoraggio del corpo idrico come richiesto in prescrizione n. 4”.*

**La Regione Liguria con parere del 22 novembre 2023** ha dichiarato che *“In relazione alla prescrizione n. 1 che richiama espressamente il sito di interesse regionale di Pitelli, si precisa che con la deliberazione dell'Assemblea legislativa n.11 del 19 luglio 2022 di approvazione dell'aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e delle Bonifiche, la Regione Liguria ha escluso le aree oggetto di variante tecnico funzionale dal procedimento di cui al titolo V della Parte Quarta del d.lgs. 152/06. La compatibilità dell'intervento rispetto al quadro di contaminazione del sedimento e delle acque marine esula pertanto dalle competenze di questa regione”*

**L'ARPAL, con nota del 16 novembre 2023** ha affermato che *“In relazione alla nota di Regione Liguria agli atti di ARPAL in data 09/11/2023 prot. n. 31448, per quanto riguarda il capitolo 4 “Piano di Monitoraggio delle acque marine”, con particolare riferimento al monitoraggio della torbidità, si precisa quanto segue: Si prende atto della proposta di posizionamento delle sonde fisse/mobili. Qualche perplessità rimane sul posizionamento della boa fissa “F2”, in riferimento alla dinamica generale delle correnti e in funzione della potenziale sorgente della torbidità. A pag. 24 del documento pervenuto è riportato: “...ante operam”, svolta prima delle previste attività di immissione in mare del materiale di livellamento e stabilizzazione, avrà come obiettivo principale quello di verificare la validità dei valori limite di riferimento...”.* Lo scopo del monitoraggio ante-operam è quello di definire il valore limite di riferimento. In merito al protocollo di individuazione dei valori limite di riferimento e delle procedure di pre-allerta e allerta, comprensive di protocolli di sospensione e riattivazione delle attività, si indica quanto segue:

- Il valore limite di riferimento viene assunto come 90° percentile di un set di misure, acquisite durante una fase di anteoperam, sufficientemente ampio da risultare rappresentativo della variabilità dell'area;
- Stato di Pre-Allerta: nel caso in cui in una delle stazioni fisse la media dei valori rilevati nell'arco temporale di due ore superi l'80% del valore limite di riferimento (torbidità) definito nella fase di ante-operam (AO), dovranno essere previste attività di ispezione visiva e di controllo della torbidità attraverso l'utilizzo della sonda mobile in prossimità dell'area oggetto dell'intervento al fine di mettere in atto idonee procedure di mitigazione;
- Stato di Allerta: nel caso in cui in una delle stazioni fisse siano registrati in un'ora 4 superi del valore limite di riferimento (torbidità) definito nella fase di ante-operam (AO), devono essere messe in atto le relative procedure di emergenza/mitigazione (fermo attività). La frequenza di misura in continuo delle sonde multiparametriche deve garantire almeno un'acquisizione ogni 5 minuti.

La ripresa dei lavori potrà essere effettuata solo dopo aver verificato il ripristino delle condizioni “sotto soglia” nelle stazioni di monitoraggio, ovvero siano accertati valori di torbidità conformi ai

valori limite di riferimento per almeno 1 ora nelle stazioni fisse; per le stazioni mobili due misure consecutive a distanza di 1 ora in ogni stazione di monitoraggio.

In riferimento all'attivazione del monitoraggio dei punti P1 e P2 proposto, le misure in tali stazioni devono essere eseguite coerentemente, in termini di scala temporale e spaziale, con l'evoluzione delle eventuali criticità riscontrate. Il monitoraggio ante-operam deve coinvolgere anche le stazioni mobili per la definizione dei relativi valori limiti di riferimento.

Ad ogni modo per le stazioni mobili, le misure devono garantire l'acquisizione dei dati partendo da 0,5 m dalla superficie fino a 1 m dal fondo, con intervalli di 1 m. Si suggerisce di inserire schemi sinottici chiari ed esaustivi, indicando fasi e relativa durata, stazioni di monitoraggio, matrici, valori di riferimento definiti nel monitoraggio Ante Operam al fine di attivare Stato di pre-Allerta e Stato di Allerta, frequenza campionamento e/o misura, profondità campionamento e/o misura ed eventuali profili analitici. Il monitoraggio Post-Operam (PO) deve durare almeno 15 giorni e comunque per tutto il tempo necessario per il ripristino delle condizioni AO. Un'accuratezza di 2NTU per il campo di lettura della torbidità della sonda multiparametrica non è adeguata. Si suggerisce un'accuratezza <1% per valori <100 NTU. Analogamente, per il sensore pH si suggerisce un'accuratezza pari o inferiore a 0,2 unità pH.

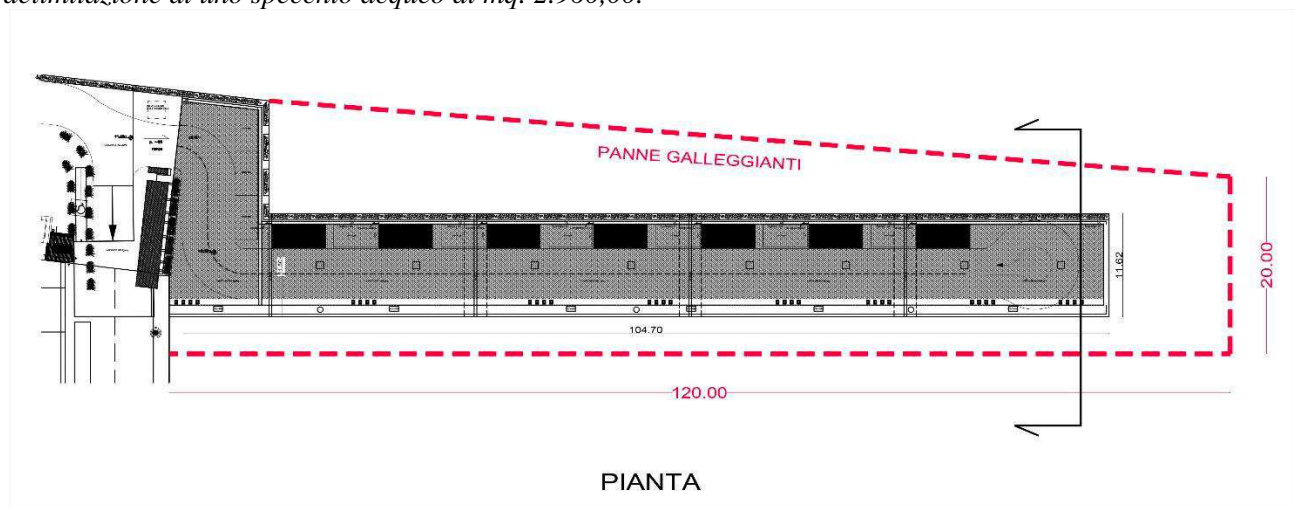
Si segnala infine che nel cronoprogramma presentato (pag. 28) si legge che le panne saranno dismesse prima della posa dei cassoni. Considerato che le attività correlate a questa fase potrebbero avere un impatto sull'ambiente marino si consiglia di mantenere le panne rimodulando, se necessario, la loro configurazione in riferimento alla fase operativa in questione. Il monitoraggio ambientale in corso d'opera dovrà essere garantito per tutte le fasi del cantiere”.

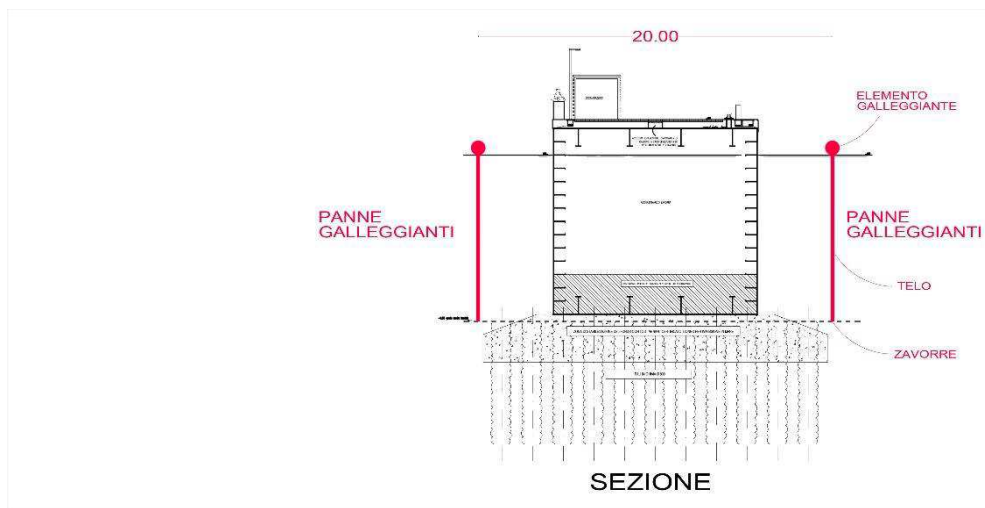
Pertanto la condizione si ritiene **ottemperata**, ma il **Proponente dovrà tenere nel debito conto quanto indicato nel parere dell'ARPA Liguria**.

2) **In relazione alla Condizione Ambientale n. 2** il Proponente ha dichiarato che:

*“L'intervento è localizzato all'interno della zona portuale della Spezia in area già urbanizzata con al contorno importanti insediamenti industriali e militari.*

*L'area di intervento di stabilizzazione dei fondali avrà una superficie di mq. 2.000,00 e durante tutte le lavorazioni sarà circondata dalle panne galleggianti zavorrate estese sino al fondo con una delimitazione di uno specchio acqueo di mq. 2.960,00.*





Tutte le operazioni avverranno via mare con pontoni galleggianti e mezzi nautici che opereranno per gli interventi di stabilizzazione del fondale all'interno delle predette panne galleggianti.

A terra non sono previste aree di cantiere essendo previsto unicamente l'ingresso dei mezzi di approvvigionamento del materiale per la stabilizzazione del fondale che percorreranno i moli esistenti per conferire sui mezzi navali.

Nell'ambito delle lavorazioni, date le loro caratteristiche, non sono prodotte acque di rifiuto ed in ogni caso tutta la zona di intervento sarà perimetrata con panne galleggianti zavorrate sino al fondale come già su esposto.

Le modalità tecniche previste sono le seguenti:

- 1) Messa in galleggiamento dei cassoni ex Concordia e trasferimento in bacino di carenaggio per le operazioni di pulizia e zavorramento. Le operazioni verranno svolte con pontone per la messa in galleggiamento e rimorchiatore per il trasferimento;
- 2) Delimitazione della zona di intervento con panne galleggianti zavorrate estese sino al fondale con l'ausilio di pontone e mezzi navali;
- 3) Stabilizzazione del fondale con materiale di cava certificato (allegare) con pontone sul quale opererà un mezzo semovente con benna. Tutte le operazioni avverranno all'interno del perimetro delle panne galleggianti. I materiali provenienti dalle cave verranno depositati sul pontone direttamente dall'interno del porto (planimetria);
- 4) Consolidamento del fondale tramite pali in ghiaia realizzati con infissione del pontone con semovente di un palo in acciaio che verrà riempito di inerti e tramite vibrazione infisso sino alla quota prevista per consolidare il futuro piano di appoggio dei cassoni; il palo in acciaio verrà estratto a fine opera;
- 5) Opere di realizzazione della zona di raccordo su pali in acciaio vibroinfissi da pontone e realizzazione di soprastante soletta in elementi prefabbricati;
- 6) Trasferimento sul posto dei cassoni con rimorchiatore e con l'assistenza di mezzi nautici (quali rimorchiatori e gommoni) posizionati nella posizione finale ed appoggiati sul fondale preventivamente stabilizzato zavorrandoli con l'immissione di acqua di mare;
- 7) Completamento con soletta superiore in CLS armato gettata con autobotti direttamente dal molo esistente del porto turistico;

Il cronoprogramma dei lavori risulta il seguente:

B) Tutti i mezzi di lavoro semoventi per la stesura degli inerti sul fondale, per la vibrocompattazione e mezzi di sicurezza sono posizionati su pontone.

Le operazioni verranno svolte a distanza di mt. 600,00 dalle abitazioni ed in prossimità sono presenti unicamente le imbarcazioni dei clienti del porto turistico.

Tutti i mezzi saranno conformi alla normativa vigente in materia di emissione sonora e, vista la presenza di clienti del porto turistico, tutte le operazioni previste di stabilizzazione del fondale e degli elementi di raccordo verranno svolte nel periodo ottobre/maggio, meno intenso anche dal punto di vista del traffico turistico nella viabilità esterna al porto turistico sia industriale che cittadino.

C) I volumi di traffico previsti sono determinati dal quantitativo di materiale di cava necessario previsto in circa 8.000,00 mc.

*Stabilizzazione fondale*

- Per la stabilizzazione del fondale è prevista la stesa sul fondo di circa 4.000,00 mc. di inerti che verrà sviluppata in 20 giorni lavorativi con un flusso di automezzi così valutato:

- di cui 4.000,00 mc/20 mc. camion = 200 camion /20 giorni lavorativi = 10 camion giorno – 10 camion giorno/ su un periodo di 8 ore=1,25 camion ora;

*Vibrocompattazione*

- Per la vibrocompattazione sono stimati circa 4.000,00 mc. di inerti che verranno sviluppati su 40 giorni lavorativi con un flusso di automezzi così valutato:

- 4.000,00 mc/20 mc. camion = 200 camion /40 giorni lavorativi= 5 camion/giorno 5 camion giorno/8 ore=0,25 camion ora.

Gli orari di lavoro sono previsti dalle ore 9 alle ore 17 nel periodo ottobre/maggio per minimizzare il disturbo agli utenti del porto.

Il numero limitato dei mezzi in transito giornaliero ed orario non comporta alcun aggravio sulla rete viaria interessata di tipo provinciale ed autostradale e cittadina.

I mezzi saranno telonati e le successive operazioni di appoggio dei cassoni sul fondale che non comportano utilizzo delle strutture portuali a terra venendo i cassoni semplicemente trainati sul posto e zavorrati con acqua di mare.

D) Riposizionamento cassoni ex Concordia

Le fasi principali di intervento per la ricollocazione sono le seguenti:

D1 - Svuotamento dell'acqua, raddrizzamento e messa in galleggiamento dei cassoni metallici.

D2 - Una volta messi in galleggiamento i cassoni verranno rimorchiati verso l'area di rimessaggio in bacino di carenaggio all'interno del Porto della Spezia.

D3 - Una volta messi in secco i cassoni verranno eseguite le seguenti attività di manutenzione e ripristino:

- Carenaggio
- Pulizia delle superfici dei cassoni
- Attività di carpenteria, per la realizzazione degli alloggi e ancoraggi delle bitte
- Installazione di anodi sacrificali sulle superfici esterne dei cassoni per un'adeguata protezione catodica.
- Stabilizzazione dei cassoni metallici con un parziale riempimento di calcestruzzo all'interno del cassone, generando così uno strato di zavorra permanente della struttura metallica atta a garantire la stabilità in galleggiamento per il traino.

D4 – Traino in sito con rimorchiatore ed appoggio sul fondo stabilizzato immettendo acqua di zavorra;

D5 – Successivamente verranno completate le sovrastrutture con realizzazione di soletta in calcestruzzo di collegamento;

E) Tutte le lavorazioni non comportano particolari emissioni di polveri e rumore ed i mezzi operativi sono conformi alle normative vigenti ed operano in zona distante mt. 600,00 da insediamenti residenziali.

La tipologia di lavorazioni non prevede opere di dilavamento ed al fine delle operazioni non è previsto l'utilizzo di acqua e sempre effettuate all'interno delle panne galleggianti.

F) Le tipologie delle lavorazioni e gli accorgimenti tecnici previsti con le panne galleggianti non comportano azioni, sia in fase di cantierizzazione che di esecuzione, potenzialmente incidenti nell'ambiente marino circostante

La posizione della zona di intervento all'interno del Golfo in zona portuale risulta in ambiente marino privo di caratteristiche di biocenosi particolari e privo di qualsiasi tipo di vegetazione marina (trattandosi di fondale fangoso ed in area portuale all'interno della rada della Spezia delimitato dalla Diga Foranea) ed a distanza di 5 km. dall'area marina protetta di Portovenere posta al di fuori della rada portuale della Spezia.

In ogni caso le previsioni di monitoraggio di cui alla prescrizione n. 4 garantiscono il continuo monitoraggio della qualità del corpo marino anche in relazione alla, se pur distante, presenza di impianti per la mitilicoltura ed itticultura”.

Pertanto la condizione n.2 è da considerare **ottemperata**.



**3) In relazione alla Condizione Ambientale n. 3** il Proponente ha dichiarato che:

*“In riferimento a quanto previsto nell’ottemperanza n. 3 si è provveduto ad aggiornare ai disposti del DM 17.01.2018 la relazione geologica”* allegata.

*“Per fare ciò sono state eseguite le seguenti indagini suppletive:*

- 1) Esecuzione di n. 3 prove penetrometriche dinamiche pesanti tipo DPSH per una migliore caratterizzazione dei primi 10 metri di sedimenti marini che probabilmente alla luce del nuovo progetto dovranno essere oggetto di consolidamento;*
- 2) Esecuzione di un’indagine sismica MASW per la corretta definizione della categoria di suolo di fondazione e dei parametri sismici di base;*
- 3) Valutazione della possibilità dei terreni di fondazione di essere oggetto di liquefazione in caso di sisma.*

*Da questa indagine suppletiva, che comunque conferma i risultati dell’indagine precedente (2008), è stato possibile fornire le seguenti nuove indicazioni di carattere geotecnico e sismico a cui i progettisti dovranno attenersi:*

- 1) Caratteristiche particolarmente scadenti dei primi 10-12 metri di sedimenti marini costituiti prevalentemente da argilla limosa plastica e molle (in allegato si riportano i grafici e le tabelle relative a ciascuna prova effettuata a cui si rimanda per una corretta interpretazione dei valori geotecnici ricavati con l’elaborazione delle prove);*
- 2) Categoria sismica di suolo di fondazione C: “Depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con profondità del substrato superiori a 30 m, caratterizzati da un miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di velocità equivalente compresi tra 180 m/s e 360 m/s”;*
- 3) Tutti i livelli litologici ritrovati a partire dal fondale marino e fino alla profondità di 40 metri non sono suscettibili alla liquefazione in caso di sisma”.*

Pertanto la condizione n.3 può considerarsi **ottemperata**.

**4) In relazione alla Condizione Ambientale n. 4** il Proponente ha dichiarato che:

*“In ottemperanza alla prescrizione n. 4 di cui alla verifica di assoggettabilità a VIA (n. 28 del 18/02/2022) si è sviluppato il seguente piano/programma di monitoraggio ambientale.*

*In particolare, per quanto concerne l’eco-compatibilità dell’intervento con l’ambiente marino circostante, è stata prevista l’adozione di un piano di monitoraggio ambientale di controllo durante le attività di stabilizzazione e consolidamento del piano di appoggio dei cassoni ex Concordia.*

*Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato predisposto in base alle linee guida per la predisposizione del piano di monitoraggio ambientale delle opere oggetto di VIA ragguagliate alla effettiva entità e caratteristiche dell’intervento previsto.*

*1) Descrizione interventi*

*Gli interventi previsti che possono incidere sul contesto ambientale riguardano il ripristino e consolidamento del fondale”*

*Componenti ambientali del sito di interesse*

*2.1 Il perimetro della zona interna del porto della Spezia non risulta ricadere nel novero delle aree protette da NATURA2000.*

*Il sito vincolato più vicino risulta quello dei fondali Isola Palmaria- Tino-Tinetto che si trovava al di fuori della zona portuale della Spezia ad una distanza di 5 km. ed al di fuori della diga foranea;*

*- I fondali risultano esclusi dalla normativa interessata precedentemente di SIR ai sensi del DCR n. 11 del 19 luglio 2022, come riportato dalla carta nautica, dalle indagini geotecniche e dalle riprese video effettuate nella verifica di escursione archeologica, tutto il fondale di intervento si presenta piatto fangoso, privo di qualsiasi tipo di vegetazione come anche confermato da tutte le analisi di fondale delle zone della rada portuale interessate da interventi, ben più consistenti, di dragaggio e realizzazione di nuovi moli o banchine da parte dell’Autorità Portuale di sistema del Mar Ligure Orientale.*

Viene quindi confermata la assenza di componenti di biocenosi di pregio o aree protette che possono essere interessate dagli interventi di stabilizzazione del fondale

Piano di Monitoraggio

Piano di Il monitoraggio è funzionale alla verifica degli effetti attesi sulle diverse matrici ambientali interessate da tali attività e dell'efficacia delle misure introdotte per la loro mitigazione.

4) Strumenti di monitoraggio

Il monitoraggio sarà costituito da n. 1 stazione di monitoraggio fissa, posizionata su boa.

Il prelievo dei campioni di acqua su cui eseguire le analisi dei solidi sospesi sarà eseguito con campionatori del tipo Niskin, la frequenza delle analisi dei solidi sospesi nelle stazioni di cui sopra saranno modulate in funzione della modalità e delle fasi operative dei lavori di spianamento e in funzione delle procedure di verifica degli *allert*.

La dismissione delle panne galleggianti potrà avvenire solamente a seguito della realizzazione di profili CTD che sanciscano il raggiungimento di livelli di torbidità prossimi a valori “normali” anche all'interno del campo di lavoro.

La frequenza delle indagini in corso d'opera potrà essere rimodulata una volta comprese le dinamiche e l'entità dei processi in corso fatta salva la frequenza minima sopradescritta.

Tali procedure dovranno prevedere l'eventuale sospensione dei lavori per attivare le misure di emergenza e mitigazione.

L'attività di monitoraggio terminerà con il completamento dei lavori di stabilizzazione dei fondali in quanto durante la posa dei cassoni sul fondo e l'esercizio dell'opera sono in essere unicamente condizioni statiche di tutte le componenti del fondale stabilizzato.

**La Regione Liguria con parere del 22 novembre 2023** ha dichiarato che “Il documento “ID9904\_SOC.LOTTI\_INTEGRAZIONE VOLONTARIA OTTEMP.4-signedb” citato in premessa contiene il piano di monitoraggio e recepisce le indicazioni fornite negli incontri tecnici svolti fra Proponente e ARPAL, fatto salvo alcune precisazioni che sono di seguito descritte puntualmente per ciascuna tematica ambientale.

a) Per il rumore e qualità dell'aria, esaminata la documentazione d'integrazione volontaria, si rileva che il PMA risponde alla prescrizione con alcune modifiche puntuali che sono dettagliatamente riportate negli allegati tecnici:

· ALLEGATO\_1\_ARPAL.PROT INTERNO.2023.0001070\_rumore

· ALLEGATO\_2\_ARPAL.PROT INTERNO.2023.0001069\_QA

e che vanno a modificare i relativi paragrafi del PMA.

b) Per le acque marino costiere, si riportano due valutazioni complementari: con riguardo ai descrittori della Marine Strategy Framework Directive e alle immagini video la trattazione è esaustiva e dai video non si ha evidenza di presenza di biocenosi di pregio. Si rimanda all'analisi specialistica riportata sull'allegato:

· ALLEGATO\_3mare\_ARPAL.PROT INTERNO.2023.0001083

per quanto riguarda il monitoraggio della torbidità si rinvia integralmente all'allegato in quanto il capitolo 4 “Piano di Monitoraggio delle acque marine”, va modificato e integrato con alcuni elementi per un adeguato monitoraggio.

· ALLEGATO\_4mareMonit\_ARPAL.PROT INTERNO.2023.0001089.”

**L'ARPAL, con nota del 14 novembre 2023** ha affermato sinteticamente che

1) “Relativamente alla qualità dell'aria, con riferimento alla documentazione fornita per l'ottemperanza alla condizione ambientale n.4 (file ID9904\_SOC.LOTTI\_INTEGRAZIONE VOLONTARIA OTTEMP.4-signedb.pdf) al capitolo 6 – Polveri relative

all'approvvigionamento e movimentazione dei materiali – Piano di Monitoraggio (pag 38) si fa presente quanto segue.

Il paragrafo 6.1 Trasporto si ritiene ottemperabile con le seguenti modifiche:

- Secondo quanto anche riportato al paragrafo 5.1 Percorsi viabili (pag.30), il trasporto dei materiali inerti dalla Cava di Frisolino sita in comune di Né (Genova) al sito di utilizzo avrà una durata limitata nel tempo (circa 4 mesi) e il numero dei transiti, visto il volume di inerti previsto (8.000 m3) comunque chiusi in big bag, sarà di circa 10 camion/giorno nella fase di spianamento e di circa 5 camion/giorno nella fase di compattazione: considerando il numero dei transiti e il percorso che verrà seguito si ritiene trascurabile l'incremento di inquinanti atmosferici indotto e pertanto non si ritiene necessario che venga effettuato alcun monitoraggio.
- Il paragrafo 6.2 Monitoraggio si ritiene ottemperabile con le seguenti modifiche:
- il monitoraggio consisterà nella misura delle concentrazioni medie giornaliere di PM10 e della direzione e velocità del vento;
- il monitoraggio verrà eseguito nel punto P2 indicato nella figura 6.1 in prossimità del primo edificio di civile abitazione (il punto P1 non è necessario ai fini della qualità dell'aria);
- il posizionamento a microscala del punto P2 sarà verificato tramite sopralluogo congiunto con Arpal prima dell'inizio dell'AO;
- il monitoraggio AO è finalizzato a misurare i livelli di PM10 tipici dell'area e a identificare quale postazione fissa di monitoraggio della rete di rilevamento prendere come riferimento per valutare le misure in CO, quindi dovrebbe coprire le diverse stagionalità, effettuando campagne almeno quindicinali per ciascuna stagione. In considerazione della limitata durata dei lavori, in concreto la durata e i periodi di effettuazione delle campagne di AO saranno concordati con Arpal sulla base della data di inizio lavori;
- il monitoraggio in CO è finalizzato a verificare che le misure di mitigazione siano sufficienti e correttamente applicate, paragonando i risultati del monitoraggio in CO con quelli della postazione di riferimento individuata con l'AO: considerata la limitata durata dei lavori, verrà effettuata una campagna quindicinale a inizio lavori. Qualora si evidenzino criticità, dopo gli opportuni interventi correttivi, la campagna andrà ripetuta.

Con separata nota avente medesima nota l'ARPAL ha precisato che

“1) Si concorda con quanto indicato al par 5 del documento “risposta ottemperanze – integrazione volontaria all’ottemperanza 4” datata 12/10/2023, e nel contempo si ribadisce che dovrà essere predisposto specifico piano di gestione degli esposti, contenente le modalità con cui la popolazione può contattare il personale referente di cantiere, la descrizione delle possibili azioni correttive e la disponibilità ad effettuare misurazioni ad hoc presso le abitazioni degli esponenti, anche lungo la tratta interessata dal passaggio dei camion.

2) Si concorda con la scelta dei punti di misura R1 ed R2 (par 5.3) specificando quanto segue:

Fase Ante Operam: Effettuare campagna di misura della durata di due settimane.

Fase Corso d’opera: si ritiene necessaria l’effettuazione di 2 campagne di misura nei periodi di maggior disturbo dovuto alle attività di cantiere, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge/ dei limiti previsti dall’autorizzazione in deroga eventualmente rilasciata dal arpal.

Fase Post operam: si ritiene necessaria l’effettuazione di 2 campagne di misura, una all’anno della durata di due settimane.

Tutte le campagne dovranno essere predisposte per misurare almeno:

- a) livello equivalente continuo ponderato A, Leq, e livelli percentili Ln(L1, L5, L10, L50, L90, L95, L99) ponderati A, totali sul tempo di misura, e parziali in riferimento alle fasi di lavoro più disturbanti b) evoluzione temporale di Leq su 1 s ponderato A;

Pur ravvisando l’estrema sintesi del Proponente nella trattazione degli argomenti, si concorda con quanto espresso e cioè che l’intervento previsto, per la sua entità e per la sua localizzazione, non pone particolari rischi di alterazione dei descrittori previsti dalla direttiva “Strategia Marina”. Infatti, per quanto concerne il Descrittore 1 – Biodiversità, è stata esaminata la documentazione video riguardante l’indagine sui popolamenti bentonici presenti sul fondale marino interessato dal progetto: dal materiale trasmesso emerge che il fondale appare fangoso spoglio e ricco di detriti sia di origine organica che antropica (abbondante presenza di valve dimitilo, numerose reti per mitilicoltura abbandonate, corpi morti in calcestruzzo, catenari e

cime relitte). Per quanto riguarda la specifica prescrizione, l'osservazione accurata dei video non ha evidenziato la presenza di biocenosi di pregio o habitat Rete Natura 2000.

Per quanto riguarda invece gli altri possibili impatti verso i recettori sensibili dell'area, che possono essere originati dalla movimentazione di sedimenti (e possibili contaminanti in essi contenuti), si ritiene che un efficace sistema di controllo della dispersione dell'eventuale torbida, parte del Piano di Monitoraggio oggetto di valutazione separata alla presente da parte dei colleghi ARPAL del Settore Acque di Levante, possa escludere ogni potenziale impatto su altri Descrittori della direttiva "Strategia Marina".

Pertanto la condizione n. 4 si può ritenersi **ottemperata ma il Proponente dovrà attenersi alle indicazioni della Regione Liguria e dell'ARPA Liguria.**

**Avendo la scrivente CTVA verificato la corrispondenza delle osservazioni e condividendone le conclusioni**

**la Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede e, in particolare, i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

***MOTIVATO PARERE***

Relativamente al Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare MiTE/0000028 del 21/02/2022, con il quale è stato escluso il progetto dalla procedura di V.I.A. con condizioni in ordine al progetto di "*Variante tecnico funzionale ex art. 24 – Sostituzione e spostamento pontile frangionde con ricollocazione molo in cassoni in acciaio per riconfigurazione Darsena ormeggio Megayacht all'interno del Porto Turistico Lotti*", subordinato al rispetto di prescrizioni, ambientali;

- **la Condizione Ambientale n. 1 è ottemperata, ma il Proponente dovrà tenere nel debito conto quanto indicato nel parere dell'ARPA Liguria.**
- **la Condizione Ambientale n. 2 è ottemperata**
- **la Condizione Ambientale n. 3 è ottemperata**
- **la Condizione Ambientale n. 4 ottemperata, ma il Proponente dovrà attenersi alle indicazioni della Regione Liguria e dell'ARPA Liguria.**

–  
–  
–

- **La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**
  - **Avv. Paola Brambilla**

PAOLA  
BRAMBILLA  
Ministero  
dell'Ambiente  
Coordinatore  
Sottocommissione  
VIA  
29.12.2023  
10:02:18  
GMT+01:00

