



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

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

**Sottocommissione VIA**

\* \* \*

**Parere n. 839 del 25 settembre 2023**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006</i></p> <p><b>Porto di La Spezia (SP) Variante tecnica ex art. 24 C.N. Modifica della distribuzione dei pontili, dello specchio acqueo e dei locali accoglienza</b></p> <p><b>ID_VIP: 9859</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Assonautica Provinciale A.S.D. La Spezia</b></p>

## La Sottocommissione

**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 ss.mm.ii. e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- 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 Decreto 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 e n. 250 del 1 agosto 2023;
- la Delibera n. 1371 del 01/03/2023 con la quale il Presidente della Giunta Regionale della Liguria ha designato, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, la Dott.ssa Paola Carnevale;

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

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
  - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
  - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
  - gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante

“Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19” e All. V, recante “Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;
- le Linee guida “Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)” e, in generale, le Linee guida della Commissione Europea “Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee guida ISPRA n.133/2016 per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA);
- Le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09 19/9 - (D. Lgs. 104/2017).

#### **RILEVATO** che:

- La Assonautica Provinciale A.S.D. La Spezia (d’ora innanzi: Proponente), con modulo per la presentazione dell’istanza di verifica di assoggettabilità a VIA firmato digitalmente il 25/05/2023 e nota acquisita con prot. 86011/MASE del 26/05/2023, successivamente perfezionata con nota del 16/06/2023 firmata digitalmente il 20/06/2023, acquisita con prot. 100884/MASE del 20/06/2023, ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., per il progetto “Porto di La Spezia - variante tecnica ex art. 24 C.N. – modifica della distribuzione dei pontili, dello specchio acqueo e dei locali accoglienza”;
- la Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi: Divisione) con nota prot. n. 103767/MASE del 26/06/2023, acquisita al prot. n. 7446/CTVA del 26/06/2023, ha comunicato la procedibilità dell’istanza e richiesto alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi: Commissione) l’avvio dell’istruttoria tecnica, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell’art. 19 del D. Lgs. 152/2006 è stato pubblicato sul sito web dell’Autorità competente alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9869/14541>, lo Studio preliminare ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso;
- la medesima Divisione, nella sopracitata comunicazione di procedibilità, ha precisato che rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000 il Proponente ha dichiarato che il progetto non ricade neppure parzialmente all’interno di tali aree;

- nella medesima nota la Divisione ha inoltre segnalato di aver verificato la completezza della documentazione trasmessa a corredo della suddetta istanza ai sensi dell’art. 19, comma 1, del D. Lgs. 152/2006 e di aver verificato che è stato versato in eccesso l’onere contributivo previsto dall’art. 2 comma 1, lettera b) del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 04/01/2018, rimanendo in attesa dell’istanza motivata di rimborso e della nuova dichiarazione del valore dell’opera debitamente corretto;
- la Regione Liguria, con nota prot. 870049 del 27/06/2023 acquisita al prot. CTVA/7501 del 27/06/2023, ha comunicato per il procedimento in questione il concorrente interesse regionale e la disponibilità a partecipare all’attività istruttoria della Commissione.

**CONSIDERATO** che:

- la documentazione, acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, oltre all’elenco elaborati, consiste nello Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. 152/2006, nella versione integrata datata 07/06/2023 e firmata digitalmente il 20/06/2023 e nei seguenti nove allegati pubblicati nella predetta pagina del sito web ministeriale:

1. Tavola 01 Relazione tecnica	AMBIDR01	29/05/2023	258 kB
2. Tavola 02 Relazione paesaggistica	AMBIDR02	29/05/2023	2056 kB
3. Tavola 05 Planimetria generale stato attuale	AMBIDD05	29/05/2023	405 kB
4. Tavola 06 Planimetria generale stato di progetto	AMBIDD06	29/05/2023	395 kB
5. Tavola 07 Planimetria generale stato di raffronto	AMBIDD07	29/05/2023	385 kB
6. Tavola 08 Planimetria generale georeferenziata stato progetto Concessione Demaniale	AMBIDD08	29/05/2023	548 kB
7. Tavola 09 Locali accoglienza Piante e prospetti stato attuale	AMBIDD09	29/05/2023	265 kB
8. Tavola 10 Locali accoglienza Piante e prospetti stato di progetto	AMBIDD10	29/05/2023	268 kB
9. Tavola 11 Locali accoglienza Piante e prospetti stato di raffronto	AMBIDD11	29/05/2023	248 kB;
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra tra le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II-bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, al punto 2, lett. f) *“porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d’acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri”*;

**TENUTO CONTO** che:

- non sono pervenute richieste di integrazioni da parte della Regione e degli enti interessati;
- la Commissione non ha ritenuto necessario richiedere chiarimenti e integrazioni al Proponente finalizzati alla non assoggettabilità del progetto al procedimento di VIA, ai sensi dell’art. 19 comma 6 del D. Lgs. n. 152/2006.

**TENUTO CONTO** delle osservazioni pervenute dalla Regione Liguria con il contributo di ARPA Liguria RL - Settore Ecosistema costiero e acque, RL - Settore Ecologia, RL - Settore Tutela

del paesaggio e demanio marittimo, comunicate con nota regionale del Dipartimento Ambiente e Protezione civile, Vice Direzione generale sviluppo per la Transizione Ecologica, Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile, prot. n. 1049025 del 24/07/2023 acquisita al prot. n. MASE/121047 del 24/07/2023:

**1. Acque e Habitat marini**

*Sotto il profilo della qualità delle acque la tipologia di intervento non presenta criticità.*

*Sotto il profilo della salvaguardia degli habitat e delle specie marine non si ravvisano criticità in quanto i fondali interessati dal posizionamento dei pontili e dai sistemi di ancoraggio (corpi morti) sono privi di habitat protetti o di interesse comunitario.*

**2. Aria e Rumore**

*L'intervento, trattandosi di posa in opera di elementi galleggianti prefabbricati, non prevede, sia in fase realizzativa che di esercizio, immissioni in atmosfera né impatti acustici.*

**3. Suolo/bonifiche**

*Si informa che a seguito della ripermutazione del SIR di Pitelli avvenuta con l'aggiornamento del PRGR Bonifiche approvato con dcr n.11 del 19 luglio 2022, le aree a mare dell'ex SIR Pitelli sono state escluse dall'attuale perimetrazione del SIR spezzino, inoltre l'area di intervento non figura tra quelle su cui è previsto un procedimento di bonifica da completare e considerata la variante tecnica prevista si esclude ogni interferenza dell'opera con le matrici ambientali di cui alla Parte IV, Titolo V del d. Lgs 152/06.*

**4. Paesaggio**

*Le zone interessate dagli interventi in oggetto risultano ricadere in area:*

- *assoggettata a vincolo paesaggistico generico imposto a norma del D.L. 312/1985, oggi corrispondente al DL 42/2004 art 142, comma 1 lett a) in quanto compresa in una fascia di profondità di 300 m dalla linea di battigia;*
- *classificata dal Piano Territoriale di Coordinamento Paesaggistico - sub assetto insediativo AI-CO - Attrezzature e Impianti - regime normativo di consolidamento, disciplinato dall'art56 delle relative Norme di Attuazione.*

*Dall'esame della documentazione posta a disposizione non si riscontrano incoerenze con il PTCP, inoltre la classificazione prevista consente modificazioni delle strutture esistenti.*

*Gli interventi proposti, relativamente all'ampliamento della costruzione a servizio dei soci, dovranno essere realizzati secondo le indicazioni riportate in relazione e le finiture (rivestimento con doghe in legno, tipologia serramento e materiali di copertura) eseguite in continuità con la struttura esistente, affinché non vengano a costituire una sensibile variazione dell'attuale stato dei luoghi.*

**Conclusioni**

*Quale esito dell'attività svolta per la predisposizione del presente contributo si condividono le determinazioni dello studio di impatto ambientale e si ritiene che non sussistano criticità, né possibili impatti ambientali negativi per nessuna delle matrici ambientali valutate.*

*Nel presente contributo sono segnalati esclusivamente accorgimenti per garantire un corretto inserimento paesaggistico dell'intervento nell'attuale stato dei luoghi, accorgimenti che verranno dettagliati ed eventualmente integrati nelle successive fasi autorizzative.*

**CONSIDERATO che:**

- *la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste dello Studio Preliminare Ambientale (SPA);*

## CONSIDERATO che

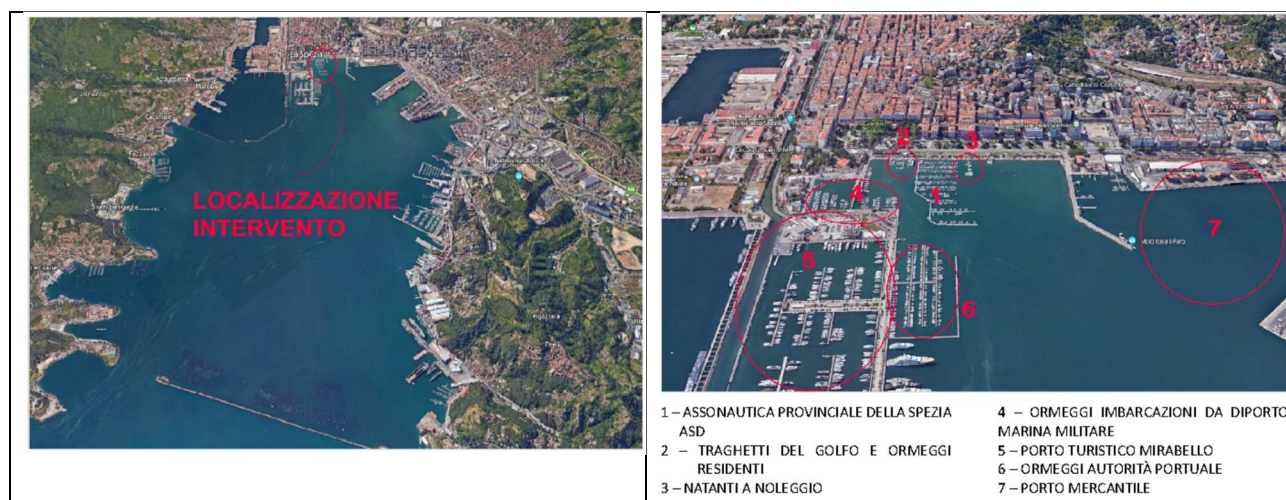
- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve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

## EVIDENZIATO inoltre che:

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

### in ordine all'inquadramento dell'opera e alla sua localizzazione

- l'intervento riguarda la struttura nautica dell'Assonautica Provinciale della Spezia – ASD che si trova ubicata all'interno del Golfo della Spezia, nella parte terminale in aderenza alla passeggiata Morin;



- la struttura è composta da una serie di pontili galleggianti atti ad accogliere imbarcazioni di modeste dimensioni;
- il progetto prevede l'adeguamento della struttura nautica dell'Assonautica alle esigenze che si sono sviluppate negli anni;

### in ordine all'ambito di studio, alle alternative progettuali e alla descrizione del progetto

In merito alla definizione dell'ambito di studio progettuale, l'intervento è all'interno di una area già connotata al contorno da presenza di strutture dedicate alla nautica da diporto con interventi di dimensioni e caratteristiche ben più importanti e di sicuro impatto sull'ambiente.

Le liste di attesa sono aumentate negli anni ed assommano a oggi a n. 1.000 circa e l'intervento di riconfigurazione dei moli galleggianti è volto a recuperare un pur minimo numero di nuovi posti barca per soddisfare le richieste.

La nuova sistemazione avverrà recuperando e integrando i moli galleggianti riposizionandoli in modo tale da non interferire con il canale esistente di accesso alle concessioni confinanti.

Con questa nuova disposizione si realizzeranno n. 28 nuovi posti barca con un aumento della concessione di 1.596,00 m<sup>2</sup> rispetto ai 45.968,00 m<sup>2</sup> attuali per complessivi 47.564,00 m<sup>2</sup>, con un aumento del 3,5% circa dello specchio acqueo richiesto in concessione rispetto all'attuale.

Contestualmente è previsto di ampliare la struttura galleggiante di accoglienza con due moduli di pontile galleggiante delle dimensioni di 6,00 x 2,50 m circa con soprastante struttura prefabbricata destinata a locale impianti dove saranno trasferite le attuali stazioni di pompaggio antincendio e locale magazzino per i servizi di manutenzione degli ormeggi.

Il locale attualmente destinato agli impianti consentirà l'ampliamento della struttura ricettiva a disposizione dei soci stante l'attuale insufficienza dell'attuale spazio a disposizione.

L'ampliamento prevede una superficie coperta di 30,00 m<sup>2</sup> e altezza 2,75 m circa che, e dal punto di vista architettonico, sarà rivestita in doghe di legno come l'esistente inserendosi nel contesto senza alterare la percezione generale paesistica dell'ambiente.

Non sono state esaminate le soluzioni progettuali alternative.

### **in ordine alla coerenza con la programmazione e pianificazione**

#### **A. PIANIFICAZIONE REGIONALE**

##### **A1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO**

Il piano approvato dal C.R.L. con delibera 6 del 25.02.1990 e soggetto ad aggiornamenti è finalizzato a programmare le modifiche del territorio della Regione Liguria dal punto di vista paesistico.

L'area dello specchio acqueo in concessione risulta individuata come AI-CO e l'intervento è, quindi, conforme alle prescrizioni volte a confermare o consolidare l'attuale situazione paesistica anche con interventi ad integrazione delle strutture insediative con forme coerenti con l'esistente.

##### **A2 PIANO DELLA COSTA**

Approvato dal C.R.L. con delibera n. 64 del 29.12.2000 costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e valorizzazione della costa.

Le indicazioni progettuali confermano la presenza della struttura dell'Assonautica e prevedono posti barca equivalenza media da 313 a 400, pertanto il progetto di variante è conforme.

#### **B – PIANIFICAZIONE PROVINCIALE**

##### **B1 – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**

Il P.T.C.P. è stato approvato dal Consiglio provinciale con delibera n. 127 in data 12.07.2005.

Negli obiettivi generali del piano è richiamata la finalità di realizzare un polo di forte attrattività turistica del Golfo e l'iniziativa in esame è conforme con gli indirizzi di piano.

##### **B2 – PIANO DI BACINO AMBITO 20 GOLFO DELLA SPEZIA**

La tipologia dell'opera non rientra negli specifici contenuti del piano per cui è conforme.

#### **C – PIANIFICAZIONE COMUNALE**

##### **C1 PIANO URBANISTICO COMUNALE**

Il Piano è vigente dalla delibera del CC 17.01.2007.

#### **D – PIANIFICAZIONE PORTUALE**

Il PRP è stato approvato ai sensi della legge 84/94 nel 2010 e la zona ricade in ambito 5. L'intervento previsto dalla variante è pienamente conforme con i dettagli del piano.

ID\_VIP 9859 - Porto di La Spezia (SP). Variante tecnica ex art. 24 C.N. Modifica della distribuzione dei pontili, dello specchio acqueo e dei locali accoglienza. Proponente: Assonautica Provinciale A.S.D. La Spezia – Verifica Assoggettabilità a VIA

### **in ordine al quadro progettuale**

La soluzione tecnica prescelta conferma la tipologia di pontili galleggianti uguali agli esistenti, trattandosi di semplice ricollocazione dei pontili esistenti.

La tipologia dell'opera non prevede processi produttivi o emissioni di impianti, trattandosi di opere marittime finalizzate all'ormeggio di imbarcazioni di misure sino a 14/16 m.



STATO ATTUALE



PROGETTO DI VARIANTE

### **in ordine all'analisi della qualità ambientale e ai potenziali effetti rilevanti sull'ambiente**

#### **Meteorologia Locale**

La struttura si trova all'interno della profonda insenatura del Golfo di La Spezia, con imboccatura sbarrata quasi interamente da una diga foranea di oltre 2 km di lunghezza. Dal punto di vista pluviometrico, la concentrazione delle precipitazioni è nel periodo Novembre - Marzo, mentre non sono presenti fenomeni di nebbia o ghiaccio.



### Dinamica Litoranea

La dinamica delle correnti all'interno della rada è principalmente governata dai movimenti delle masse d'acqua entranti e uscenti dalle bocche con moto antiorario per effetto e delle maree e in maniera molto modesta per il riflesso delle correnti in movimento del mare aperto all'interno della rada; l'azione del vento sulla superficie della rada si somma con modesti effetti alle predette correnti. Prendendo pertanto solo in considerazione l'effetto dei flussi d'acqua in ingresso che attraversano la bocca di levante, la marea può essere considerata la più importante causa della dinamica della rada nella quale instaura un movimento rotatorio con senso antiorario. Assumendo come per le velocità il valore cautelativo massimo di 1 m/s raggiungibile in particolari occasioni di concomitanza di moti ondosi al largo, si può pervenire a velocità periferiche dell'ordine dei 10-20 cm/s in corrispondenza della bocca di levante del golfo, per poi diminuire in maniera sensibile.

I valori sopra riportati non sono tali da mettere in movimento particelle solide di dimensioni significative dal punto di vista granulometrico, tali cioè da poter generare fenomeni di insabbiamento o erosioni; con tali dati di velocità si possono eventualmente verificare intorbidimenti delle acque per elementi di dimensioni del tutto insignificanti dal punto di vista sedimentologico. Tale situazione, correlata alla situazione batimetrica ed al limitato pescaggio delle imbarcazioni non richiede dragaggi.

Apporti solidi fluviali non sono presenti nella parte terminale del Golfo in prossimità della struttura, né scarichi mentre la struttura portuale è collegata alla fognatura comunale.

### Fattori Topografici e Geomorfologici

Lo specchio acqueo interessato dal bacino di ormeggio presenta batimetriche che variano da 2,90 m in prossimità della banchina Morin sino a 5,20 m; tali valori sono quindi idonei all'ormeggio di imbarcazioni che per il 96,6% dei 609 posti barca disponibili hanno dimensioni sino a 10 m.

Trattandosi di strutture galleggianti non si sono rese necessarie indagini geotecniche. Il fondale si presenta con uno strato di fango di circa 1 m completamente privo di qualsiasi tipo di vegetazione. I pontili saranno ormeggiati con corpi morti in CLS semplicemente appoggiati sul fondale fangoso.

Le nuove strutture galleggianti di ormeggio avranno una quota massima sul livello medio del mare di 0,50/0,60 m circa.

### Aria

L'intervento per la sua tipologia in fase sia realizzativa sia di esercizio non prevede immissioni nell'atmosfera di polveri o prodotti nocivi.

### Rumore

La zona dell'intervento ricade in zona 4 e l'intervento non prevede emissione di rumori anche in corso di esecuzione non essendo previste particolari lavorazioni trattandosi di posa in opera di elementi galleggianti prefabbricati.

### Idrologia

Nella zona non sono presenti corpi idrici naturali o artificiali sui quali possa incidere l'intervento delle strutture a mare dei pontili.

### Geologia

L'intervento è pienamente compatibile con la situazione geologica, non prevedendo opere di fondazione o strutture fisse, ma solo elementi galleggianti.

#### Acque

Non sono presenti in loco acque superficiali. Non sono presenti in loco acque sotterranee.

#### Flora, fauna e vegetazione

Trattasi di zona marina priva di vegetazione. Nelle vicinanze non sono presenti impianti per la mitilicoltura o piscicoltura. I fondali non presentano tracce di flora marina essendo caratterizzati da uno strato di fanghi e melma.

#### Paesaggio

L'intervento di posa in opera dei pontili anche nella variante tecnica realizzata non incide in alcun modo sul paesaggio circostante; infatti i nuovi pontili si inseriscono a ridosso dei moli preesistenti non modificando in alcun modo la percezione visiva del contesto emergendo dall'acqua mediamente 50 cm e avranno caratteristiche di finitura analoghe ai moli già esistenti. Anche il piccolo manufatto sarà posizionato su moduli galleggianti e avrà finiture analoghe a quanto già approvato ai fini paesistico ambientale, con zona è individuata nel Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico come zona AICO.

#### Effetti rilevanti sull'ambiente del progetto

Nell'ambito del progetto non è previsto l'utilizzo di risorse naturali. In fase di realizzazione le operazioni saranno eseguite principalmente via mare con l'utilizzo di pontoni e mezzi nautici. Tutte le lavorazioni non comportano immissioni di inquinanti né nel corpo idrico né nell'aria.

In fase di esercizio le imbarcazioni ormeggiate saranno alimentate dal punto di vista elettrico dalla rete di alimentazione della struttura nautica già esistente senza la necessità di ausilio dei generatori di bordo non presenti nella massima parte delle imbarcazioni di limitate dimensioni. Gli scarichi a mare all'interno del porto turistico non sono possibili in quanto vige il divieto di scarico a mare delle acque nere e grigie o oleose provenienti dalle imbarcazioni che, comunque, date la tipologia e le dimensioni, non sono dotate di impianti sanitari di bordo, mentre quelle di dimensioni maggiori di numero limitato sono dotate di apposite casse stagne a bordo.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che la Regione Liguria non ha ritenuto necessario richiedere chiarimenti né integrazioni alla documentazione presentata.

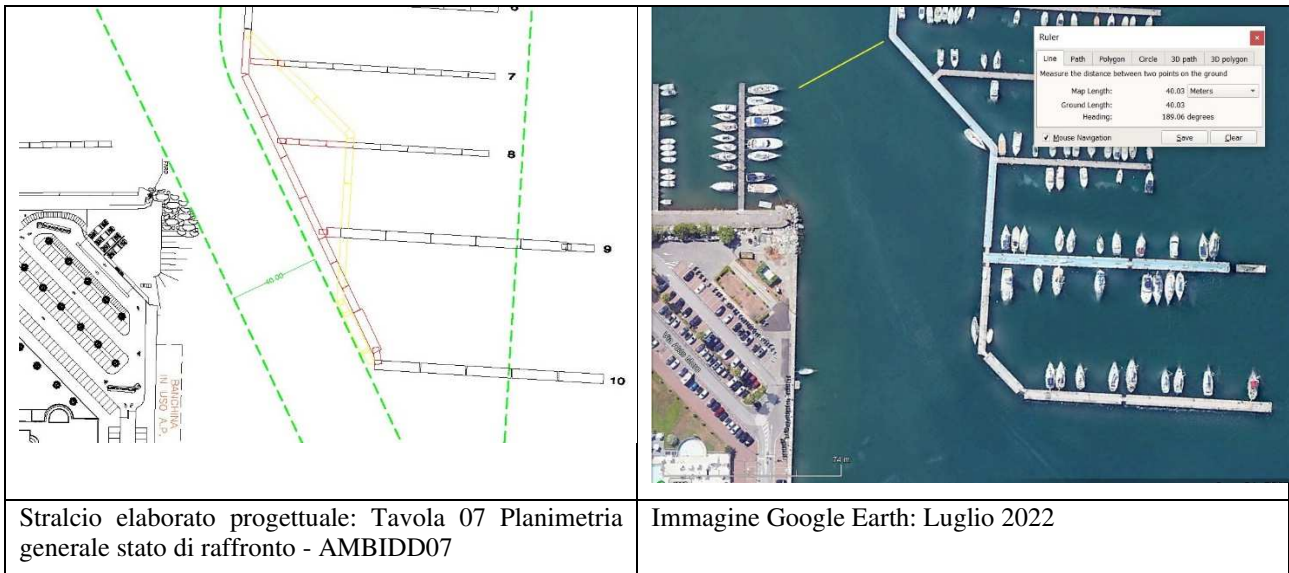
**CONSIDERATO E VALUTATO** che, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica allegata all'istanza del Proponente, la Commissione ha ritenuto non necessario chiedere chiarimenti e/o integrazioni alla documentazione presentata, né eseguire un sopralluogo, considerata pure la tipologia e le ridotte dimensioni del progetto, che si inserisce in un contesto portuale molto più ampio già profondamente antropizzato.

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

#### ***Con riferimento agli elaborati progettuali:***

In merito alla documentazione presentata dal Proponente, i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale nella versione integrativa e le tavole progettuali allegata appaiono sufficientemente

esaustivi considerate le dimensioni molto contenute del progetto, che consiste nella riconfigurazione dei moli galleggianti volto a recuperare nuovi posti barca, la cui lunghezza massima è di 16 m, pari in numero a 28, in aggiunta ai circa 1.000 esistenti, con un aumento della concessione di 1.596 m<sup>2</sup>, pari al 4% in superficie, rispetto ai 45.968 m<sup>2</sup> attuali per complessivi 47.564 m<sup>2</sup>, tale da garantire, per quanto dichiarato, la larghezza è di 40 m al canale di accesso al bacino posto ad Ovest delle opere di progetto come evidenziato nella Tavola 07 AMBIDD07.



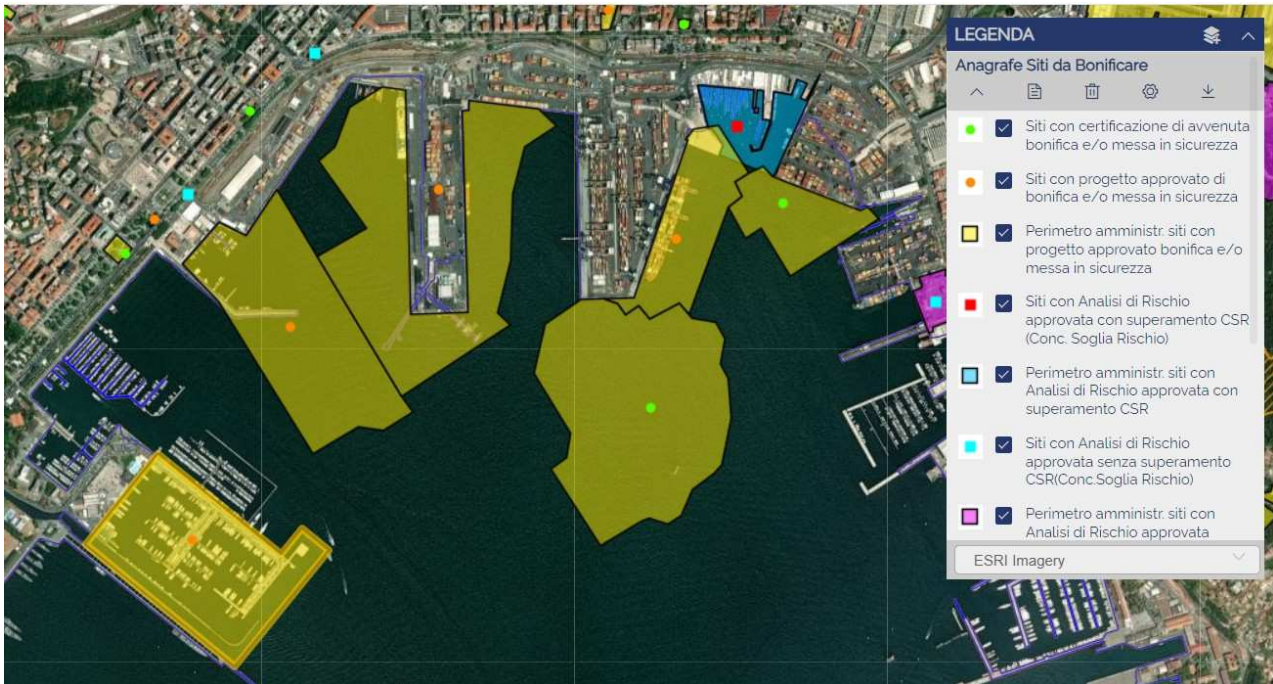
L'assetto geometrico del margine occidentale dei pontili galleggianti nella nuova configurazione di progetto risulta non interferire con le concessioni confinanti e con il canale esistente di accesso più di quanto avvenga attualmente, stante la presenza di un pontile, esistente almeno dal 2015 sulla banchina di porto Mirabello per quanto riscontrato dalle immagini satellitari Google Earth, che riduce la larghezza della porzione settentrionale del canale a circa 40 m, pari a quella di progetto.

Per quanto concerne l'ampliamento del prefabbricato galleggiante ad uso locali accoglienza, la cui superficie attuale risulta stimata in circa 170 m<sup>2</sup>, esso è molto contenuto consistendo nell'aggiunta di due locali su moduli galleggianti, per un totale di 30 m<sup>2</sup> sviluppati in altezza per 2,75 m.

Non sono previste attività di scavo, essendo tutte le opere su moduli galleggianti.

Non è previsto l'utilizzo di risorse naturali; in corso d'opera le operazioni saranno eseguite via mare con l'utilizzo di pontoni e mezzi nautici; pertanto, non si prevede la realizzazione di aree di cantiere a terra.

Non sussistono interferenze potenziali con le aree afferenti al SIR Pitelli come cartografate nel Geoportale della Regione Liguria.



Si prende atto che non sono state esaminate soluzioni progettuali alternative con particolare riferimento alla riconfigurazione dei pontili galleggianti, ma stanti l'assenza di criticità e le ridotte dimensioni dell'intervento, si ritiene che detta eventuale analisi non avrebbe determinato variazioni sostanziali rispetto al quadro degli impatti che non appare significativo.

***Con riferimento alla coerenza dell'intervento in progetto con il Quadro Pianificatorio e Programmatico nazionale, regionale e settoriale***

Il progetto, per quanto dichiarato, non è in contrasto con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico esistente, rispetto ai quali è pienamente coerente.

Inoltre, il progetto non è in contrasto con il Piano di Assetto Idrogeologico e il Piano di Gestione Rischio Alluvioni dell'Autorità di Distretto Appennino Settentrionale, in quanto la riconfigurazione dei pontili e dei locali accoglienza galleggianti non ha alcun impatto sui bacini idrografici cui afferisce il tratto costiero di riferimento, comunque esterno alla fascia urbana verso l'Arsenale Militare Marittimo soggetta a rischio idraulico elevato e non esposto alla pericolosità da frana moderata che interessa il rilievo collinare del Castello di San Giorgio.

***Con riferimento agli impatti potenziali sulle componenti ambientali***

Il progetto non prevede l'utilizzo di risorse naturali. In fase di realizzazione, tutte le lavorazioni non genereranno significative immissioni di inquinanti né nel corpo idrico né nell'aria. Non sono previsti dragaggi, né scavi a terra né in mare, né altra significativa interazione con i fondali marini.

In fase di esercizio, il modesto incremento in numero delle imbarcazioni non comporterà significativi impatti aggiuntivi. Le ulteriori imbarcazioni ormeggiate saranno alimentate dalla rete elettrica di alimentazione della struttura nautica già esistente senza la necessità di ausilio dei generatori di bordo, peraltro non presenti nella massima parte delle imbarcazioni ammesse. Non sussisteranno ulteriori pressioni ambientali in quanto gli scarichi a mare all'interno del porto turistico non sono autorizzati,

vigendo il divieto di scarico a mare delle acque nere e grigie o oleose provenienti dalle imbarcazioni che, comunque, data la tipologia e le dimensioni non sono dotate di impianti sanitari di bordo, mentre quelle di dimensioni maggiori di numero limitato sono dotate di apposite casse stagne a bordo.

Lo Studio Preliminare Ambientale prende in considerazione le seguenti tematiche e componenti ambientali in ragione dei potenziali impatti che, a parere del Proponente, riguardano unicamente **meteorologia e dinamica litoranea, aria, idrologia e acque, topografia, geomorfologia e geologia, rumore, flora fauna e vegetazione, e paesaggio.**

Per tali componenti ambientali è fornita, tenuto conto delle dimensioni ridotte del progetto e delle sue caratteristiche intrinseche oggettivamente di scarsa o nulla interferenza con dette componenti, una minima ma pur sufficiente descrizione del loro stato attuale e dei possibili impatti.

In fase di costruzione, i potenziali impatti derivano sostanzialmente dagli interventi per la riconfigurazione planimetrica della geometria dei pontili galleggianti esistenti e dalla posa di due nuovi locali al prefabbricato galleggiante esistente a uso civile. Trattandosi di strutture galleggianti, non sono previste strutture fisse, né opere di fondazione, né interazioni significative con il fondale, che non presenta tracce di flora marina essendo caratterizzato da uno strato continuo di fango, unicamente interessato dalla posa di corpi morti in CLS per l'ormeggio dei pontili. Nelle vicinanze del sito di progetto non sono presenti impianti di mitilicoltura né di piscicoltura. La zona dell'intervento ricade in zona acustica 4 e non si prevedono impatti in termini di rumore trattandosi di posa in opera di elementi galleggianti prefabbricati.

In esercizio, i potenziali impatti consistono, per effetto dell'incremento del 3% in numero dei posti barca e del 4% in superficie della concessione, nell'incremento di traffico di natanti di lunghezza non superiore a 16 m e nel loro stazionamento nel porto turistico, e relativo indotto.

Manca la caratterizzazione del **territorio**, della **popolazione** e della **salute umana** e l'analisi dei possibili effetti del progetto su dette componenti. Preso atto di detta carenza, ma tenuto conto delle caratteristiche del progetto e delle sue ridotte dimensioni, si ritiene che non possano sussistere impatti significativi e negativi a carico delle componenti medesime.

Si prende atto che il Proponente non ha ritenuto opportuno individuare interventi di mitigazione né presentare un Piano di Monitoraggio, che si conviene non siano necessari vista la scarsa o nulla significatività dei potenziali impatti sulle componenti ambientali.

**RITENUTO** opportuno:

raccomandare al Proponente che il cronoprogramma dei lavori sia concordato, sentita l'amministrazione comunale, con l'Autorità Portuale competente.

**La Sottocommissione VIA**

**ACCERTA**

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

che il Progetto "*Porto di La Spezia (SP). Variante tecnica ex art. 24 C.N. Modifica della distribuzione dei pontili, dello specchio acqueo e dei locali accoglienza*" presentato da Assonautica

*ID\_VIP 9859 - Porto di La Spezia (SP). Variante tecnica ex art. 24 C.N. Modifica della distribuzione dei pontili, dello specchio acqueo e dei locali accoglienza. Proponente: Assonautica Provinciale A.S.D. La Spezia – Verifica Assoggettabilità a VIA*

**Provinciale A.S.D. La Spezia** non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006, con la raccomandazione che precede.

**La coordinatrice della Sottocommissione VIA  
Avv. Paola Brambilla**



PAOLA BRAMBILLA  
Ministero dell'Ambiente  
Coordinatore  
Sottocommissione VIA  
05.10.2023 15:44:36  
GMT+01:00