



Ministero della Transizione Ecologica

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

* * *

Parere n. 395 del 29 novembre 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Spostamento dei pontili galleggianti per miglioramento della sicurezza della navigazione interna della Marina del Fezzano</p> <p>ID_VIP 7339</p>
Proponenti:	<p>MARINA DEL FEZZANO s,r,l.</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.;
- 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;
- il Decreto n. 6043 del 11/10/2019 con il quale il Presidente della Giunta Regionale della Liguria ha designato il proprio rappresentante nella Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS;

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

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il D. Lgs. 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante

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

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *“Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;*
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;*
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;*
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening”* (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU) e in generale le Linee Guida Comunità 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”;*

RILEVATO che:

- con nota acquisita al prot. n. 88705/MATTM dell’11/08/2021, successivamente perfezionata con nota prot. n. 107421 del 6/10/2021, è stata presentata l’istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto *“Spostamento dei pontili galleggianti per miglioramento alla sicurezza della navigazione interna alla Marina del Fezzano”* nel Comune di Portovenere (SP), da parte della s.r.l. MARINA DEL FEZZANO (ID 7339); l’istanza è stata successivamente perfezionata con nota acquisita con prot.n.MATTM/107421 del 6/10/2021;
- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con nota prot. n. MATTM/112294 del 18/10/2021, acquisita con prot.n.CTVA/5129 del 18/10/2021, ha provveduto a comunicare la procedibilità dell’istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate ed alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) e a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del proponente, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell’art. 19 del D. Lgs. 152/2006 è stato pubblicato lo studio preliminare ambientale, comprensivo della documentazione a corredo dello stesso, sul sito istituzionale dell’Autorità competente alla seguente pagina <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7991> (ID 7339);

DATO ATTO che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell’Allegato II bis del D. Lgs. 152/2006 alla lettera f) - *Porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d’acqua è inferiore ai 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ha e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri”,* la cui realizzazione attraverso modifiche od estensioni potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi;

CONSIDERATO che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

- Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. 152/2006, datato 14/09/2021 (Codice Elaborato STUPREAMO1 del 14/09/2021);
- Relazione Paesaggistica, datata 15/10/2021 (Codice Elaborato RELPAES001);
- Tav Progetto 001, datata 14/09/2021 (Codice Elaborato TPDEF001);
- Tav, Progetto 002, datata 14/09/2021 (Codice Elaborato TPDEF002);
- Tav. Progetto 003, datata 14/09/2021 (Codice Elaborato TPDEF003);
- Tav. Progetto 004, datata 14/09/2021 (Codice Elaborato TPDEF004).

EVIDENZIATO che lo Studio Preliminare Ambientale:

- è stato presentato allo scopo di valutare i possibili impatti ambientali derivanti dal “Progetto spostamento dei pontili galleggianti per miglioramento della sicurezza alla navigazione interna della marina del Fezzano, presentato dalla Marina del Fezzano s.r.l.;
- **presenta la seguente articolazione: Caratteristiche del progetto, localizzazione del progetto; effetti del progetto sull’ambiente;**

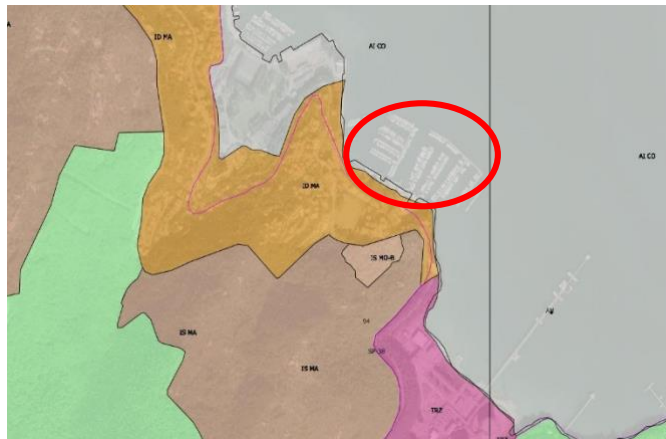
EVIDENZIATO altresì che:

- 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, 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 alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell’impatto sono così sintetizzabili;

In ordine alla localizzazione del progetto e all’inquadramento urbanistico di base

- l’intervento proposto è sito in località Fezzano all’interno del territorio comunale di Portovenere. L’area è collocata in ambiente marino a ridosso della costa del Seno di Fezzano laddove è già presente la marina per il ricovero dei natanti. La costa ovest del Golfo di La Spezia è costituita da un susseguirsi di insenature e promontori che rappresentano un naturale riparo per le imbarcazioni, Nel Seno del Fezzano sorge la Marina.
- L’intervento prevede la rimodulazione del layout della marina di Fezzano in modo tale da adeguare le corsie di manovra interne rendendo più sicura la movimentazione delle imbarcazioni. Per tale modifica è previsto lo smontaggio dei pontili galleggianti attualmente presenti e la loro ricollocazione secondo il lay-out indicato. I pontili sono realizzati con modulo galleggiante in calcestruzzo con nucleo in polistirolo espanso che nella nuova disposizione saranno ancorati su pali infissi nel fondale marino.
- Sono qui di seguito illustrati gli strumenti pianificatori vigenti per la disanima delle previsioni della pianificazione territoriale, paesaggistica ed urbanistica di livello regionale, provinciale e comunale e i vincoli paesaggistici, storici o archeologici potenzialmente riguardanti l’area di intervento.

- Per quanto riguarda la pianificazione regionale, gli strumenti sono il Piano Territoriale Regionale (PTR) e il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP).
- IL PTR individua l'area di studio perimetrata all'interno della "Funzione urbana/turistica/diportistica".
- Per quanto riguarda il PTCP, l'assetto insediativo vigente dell'area interessata è definito dalle norme di attuazione del piano in parte all'art. 56 (Attrezzature ed impianti- Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (AI CO)).
- L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto quello paesistico-ambientale. Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.



- PTCP: ASPETTO INSEDIATICO CON LOCALIZZAZIONE DELL'AREA
- Per quanto riguarda la pianificazione locale, l'opera in oggetto interessa il territorio comunale di Portovenere ma ricade tra le aree regolamentate attraverso il Piano Regolatore Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale.
- Il Piano Regolatore Portuale di La Spezia è stato redatto ai sensi dell'articolo 5 comma 4 della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 ed approvato dalla Regione Liguria ai sensi dell'articolo 1 della Legge Regionale n. 9 del 12.03.2003.
- Il Vincolo paesistico-ambientale del DPR n. 616/97, come integrato dall'Art. 1 del DL n. 312/85 convertito nella Legge n. 431/85, è esteso a tutte le aree ricomprese nel PRP. Per il rilascio della prescritta autorizzazione paesistico-ambientale, così come prevista nella normativa vigente, non opera la sub delega, pertanto l'autorizzazione dovrà essere rilasciata dal competente Servizio regionale (come previsto nella Delibera del C.R. n.45 del 19.12.2006, pag. 28).
- I progetti di attuazione degli ambiti sono assoggettati a screening/ V.I.A. regionale, secondo il disposto della Legge n. 38 del 30.12.1998 e s. m. e i., così come indicato dalla Regione Liguria con note del 23 gennaio 2007 prot.10929-69 e del 30 gennaio 2007 prot.15356-121

Ambito 3 – Seno del Fezzano

Il P.R.P. propone la conservazione delle funzioni esistenti e ne promuove lo sviluppo ed il consolidamento, vincola specchi acquei interni alle attività diportistiche ed artigianali, con possibilità di installazione di strutture galleggianti, pontili a giorno, ecc. Si prescrive per contro, l'esclusione di funzioni non compatibili, quali quella industriale e commerciale.

Funzione caratterizzante: Turistica e urbana

Funzione compatibile: Diportistica, passeggeri e pescherecci Funzioni non compatibili: Commerciale – Industriale

La normativa di riferimento è costituita dal progetto approvato con procedura di cui alla Legge 598/99 relativo alla riconversione del Cantiere Navale del Fezzano. Al fine di garantire misure di necessarie flessibilità, purché non in espresso contrasto con il progetto approvato, sono ammissibili interventi fino alla ristrutturazione edilizia con ampliamenti dell'esistente non superiori al 10% della superficie utile esistente.

Suolo

Il territorio comunale di Portovenere, di cui La Marina del Fezzano fa parte, si caratterizza tutt'oggi per un forte fattore di naturalità che si manifesta attraverso una fitta macchia mediterranea che esprime il suo continuo dinamismo a seconda dei microclimi ivi presenti: si passa da una situazione di "gariga" ad una macchia dai molteplici aspetti sino ad arrivare a lembi di lecceta e pinete.

Il suolo si caratterizza per alcuni fenomeni di carsismo all'interno del territorio comunale e che trova le maggiori espressioni sull'isola Palmaria in cui forma frequentemente grotte, pozzi (talvolta molto profondi) e forme carsiche superficiali quali inghiottitoi, doline e campi solcati.

Il progetto interferirà in maniera da considerarsi marginale con il suolo in quanto i pontili saranno di tipo galleggiante su pali, per cui l'interferenza si limiterà esclusivamente all'infissione del palo e sarà oggetto di approfondimenti di natura geologica in sede di progettazione esecutiva.

Acqua

L'acqua è sicuramente l'elemento naturale che maggiormente viene interessato dal progetto in quanto quest'ultimo si sviluppa interamente in ambiente marino.

Il sito di intervento si trova sulla sponda ovest del Golfo di La Spezia che per dimensioni misura circa 4.5 km in lunghezza e 3.3 di larghezza. All'imboccatura del golfo si trova una diga foranea lunga 2.2 km che taglia il golfo da punta S. Maria a ponente fino a punta S. Teresa a levante lasciando aperti alle estremità due passaggi rispettivamente di 400 e 200 metri.

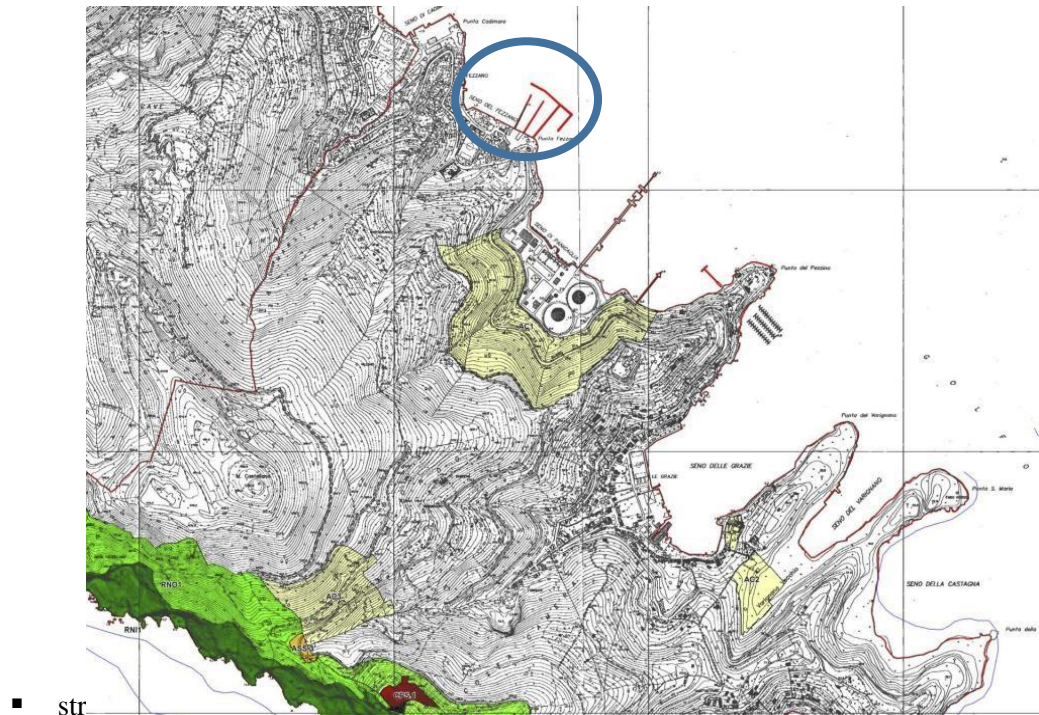
Data la conformazione del Golfo e dato che gran parte delle aree che si affacciano su di esso sono destinate a porto Mercantile e Arsenale Militare, senza considerare tutti i complessi artigianali/industriali che gravitano attorno al settore della nautica, appare chiaro che l'ambiente marino risenta già pesantemente della presenza di fonti inquinanti. Gran parte delle aree marine del territorio di Portovenere ricadono all'interno dell'area marina protetta del parco per quel che riguarda la particolarità di fauna e flora marina. Tuttavia tale aree sono localizzate principalmente in prossimità delle isole Palmaria e del Tino non interessando l'area di progetto ma anzi essendo a distanza ragguardevole da questa.

Inoltre la particolarità dell'intervento non aggraverà la situazione di rischio per la matrice acqua nell'area di intervento che resterà pressoché identica all'attuale.

C) Nel presente paragrafo verrà considerato il progetto in rapporto alle aree geografiche e naturali che possono risentire degli effetti dello stesso:

c1) Il sito di progetto, come precedentemente descritto, riguarda un ambiente marino in prossimità della costa del Seno del Fezzano; nella zona non sono presenti foci di

fiumi; c2) il sito di progetto è collocato all' interno del Seno del Fezzano che si colloca nella parte ovest del Golfo della Spezia all' interno della diga foranea del porto; tale diga, che come precedentemente descritto presenta due varchi per l'ingresso/uscita delle navi, incide sullo stato e sulla qualità delle acque potendo quindi considerare la quasi totalità del Golfo della spezia una macro area portuale; C3) l'area di progetto non interessa aree montuose e forestali, in quanto essendo collocata a ridosso di una costa parzialmente antropizzata, tali aree risultano individuate ad una distanza tale da non poter subire effetti dalla realizzazione del progetto; C4) pur ricadendo all' interno del Comune di Portovenere l'area ricade all'interno del perimetro del parco Naturale ma risulta essere un'area non soggetta a normativa specifica dello stesso;



- stralcio della Carta del Parco con l'indicazione dell'area del progetto

Effetti del progetto sull' ambiente

Lo scopo principale della fase di analisi degli impatti è il confronto tra la situazione dell'ambiente in assenza dell'opera e quella che ne conseguirebbe con la sua realizzazione. L'esame va effettuato non nell'istante in cui viene realizzato lo studio, ma al tempo che si immagina essere quello di maggiore significatività nella vita del progetto, ripetendo eventualmente il confronto in istanti diversi, per tenere conto della dinamica. Per una analisi dettagliata degli eventuali impatti dell'opera si è scelto di individuare 4 differenti livelli di correlazione corrispondenti alle 4 fasi che riteniamo esser le più significative:

- *Livello A*: corrisponde alla "Soluzione 0" ovvero la non realizzazione dell'opera ed il mantenimento della situazione attuale
- *Livello B*: corrisponde alla fase di cantiere per la realizzazione del progetto
- *Livello C*: rappresenta la soluzione progettuale qualora non fosse applicata nessuna misura di mitigazione

- *Livello D*: rappresenta la soluzione progettuale completa con le mitigazioni previste

Livello A

La “Soluzione 0”, ovvero la non realizzazione dell’opera comporterebbe il mantenimento dello stato attuale. Ovviamente tale soluzione non comporterebbe aggravio di impatti sull’ambiente e sul territorio ma continuerebbe a comportare gli attuali problemi logistici e di sicurezza dovuti alla conformazione delle corsie di manovra interna alla Marina.

Inoltre il layout attuale dei pontili obbliga le imbarcazioni a prolungate manovre con conseguenze anche sull’ambiente in quanto, pur se in minima parte, il prolungarsi delle manovre comporta un maggior numero di inquinanti nella zona da parte delle imbarcazioni a motore.

Livello B

La fase di cantiere, come in quasi tutti i processi edilizi, corrisponde con la fase più impattante su tutti gli aspetti antropici e naturali del contorno dell’area.

Anche in questo caso, pur non prevedendo lavorazioni particolarmente impattanti in quanto trattasi esclusivamente di una mera redistribuzione dei posti barca attualmente presenti da attuarsi tramite la ricollocazione di una parte dei pontili già presenti, questa fase potrebbe impattare principalmente per quattro componenti: acqua, aria, rumore e paesaggio.

Acqua: la fase di cantiere potrebbe impattare sull’ ambiente per quel che riguarda l’infissione dei nuovi pali di ancoraggio dei pontili creando un aumento della torbidità della’ acqua nell’ intorno della zona di trivellazione, tale conseguenza scompariranno una volta concluse tali lavorazioni

Aria: l’aria potrebbe risentire dell’incremento del traffico veicolare dovuto ai mezzi di cantiere che graviteranno nell’ area di progetto. Il traffico oltre ad un aumento delle emissioni in atmosfera potrebbe comportare un aumento delle polveri nell’aria, fenomeno che si dovrebbe accentuare durante la stagione secca. Per ovviare a questi possibili inconvenienti temporanei i mezzi dovranno procedere a velocità ridotta e con i rimorchi coperti da teli in modo tale da evitare la dispersione di eventuali polveri di detriti.

Rumore: anche per quel riguarda gli impatti acustici dell’opera la fase di cantiere risulterà la più impattante per via delle opere di infissione e trivellazione, emissioni che si andranno ad azzerare una volta terminate le lavorazioni.

Paesaggio: la fase di cantiere è sempre la fase paesaggisticamente più impattante per la presenza dei mezzi e macchine di lavoro e depositi temporanei di materiali. Anche tale impatto terminerà con la fine delle lavorazioni

Livello C

Il livello C rappresenta la scelta progettuale senza nessuna opera di mitigazione.

Con la realizzazione dell’opera migliorerà notevolmente la sicurezza delle movimentazioni della corsia di manovra della marina consentendo alle imbarcazioni di svolgerle in minor tempo riducendo pertanto le emissioni gas in atmosfera e avendo inoltre ripercussioni positive per la sicurezza dei proprietari di imbarcazioni.

Livello D

Il livello D rappresenta la scelta progettuale con opere di mitigazione che in questo caso, vista la particolarità delle opere previste che non alterano in maniera sensibile lo stato attuale dei luoghi, si limiteranno ad accorgimenti da attuarsi in fase di cantiere per ridurre al massimo gli effetti impattanti del livello B.

Di seguito sono riportati i valori e i diagrammi del possibile impatto ambientale dell'opera sulle varie componenti.

2. Elenco delle componenti

Atmosfera e clima

Area marina del Golfo della Spezia

Ambiente idrico superficiale

Seno del Fezzano - Golfo della Spezia

Vegetazione e flora

Flora marina subacquea senza specie protette

Fauna

Fauna Marina comune senza specie protette

Ecosistemi

Ecosistema Marino

Paesaggio

Tipico paesaggio di costa ligure di Levante

Rumore

Zona a basso carico di fonti di rumore

3. Elenco dei fattori

NOME	MAGNITUDO			DESCRIZIONE
	Min	Max	Propria	
Modifiche della vegetazione	1	10	2	Il nuovo posizionamento dei pali per i pontili potrebbe comportare minimi cambiamenti della vegetazione subacquea
Perdita di habitat	1	10	1	Possibilità di cambiamento dell'habitat marino
Incidenza della visione e/o percezione	1	10	2	Possibilità di percezione del layout differente dei pontili galleggianti
Rischio incidente-Veicoli ciclo trasporto	1	10	3	Possibilità di incidente dei mezzi che porteranno materiali al cantiere
Rischio incidente-Rilasci sostanze inquinanti	1	10	3	Possibilità di rilascio di sostanze inquinanti dovute ad incidente in ambiente marino
Produzione di rumore	1	10	4	Limitata alla fase di cantiere
Produzione di rifiuti	1	10	2	Limitata alla fase di cantiere
Riduzione attrattività turistica	1	10	2	Limitata alla fase di cantiere

4. Valutazione

Componente: Atmosfera e clima		
Fattore	Livello di correlazione	Valore di influenza
Modifiche della vegetazione	B	1,67
Perdita di habitat	B	1,67
Incidenza della visione e/o percezione		0,00
Rischio incidente-Veicoli ciclo trasporto		0,00
Rischio incidente-Rilasci sostanze inquinanti	B	1,67
Produzione di rumore	B	1,67
Produzione di rifiuti	B	1,67
Riduzione attrattività turistica	B	1,67

Componente: Ambiente idrico superficiale		
Fattore	Livello di correlazione	Valore di influenza
Modifiche della vegetazione	B	1,18
Perdita di habitat	C	0,59
Incidenza della visione e/o percezione	B	1,18
Rischio incidente-Veicoli ciclo trasporto	B	1,18
Rischio incidente-Rilasci sostanze inquinanti	B	1,18
Produzione di rumore	B	1,18
Produzione di rifiuti	A	2,35
Riduzione attrattività turistica	B	1,18

Componente: Vegetazione e flora		
Fattore	Livello di correlazione	Valore di influenza
Modifiche della vegetazione	B	1,54
Perdita di habitat	C	0,77
Incidenza della visione e/o percezione	B	1,54
Rischio incidente-Veicoli ciclo trasporto	B	1,54
Rischio incidente-Rilasci sostanze inquinanti	B	1,54
Produzione di rumore	B	1,54
Produzione di rifiuti		0,00
Riduzione attrattività turistica	B	1,54

Componente: Fauna		
Fattore	Livello di correlazione	Valore di influenza
Modifiche della vegetazione	B	1,11
Perdita di habitat	B	1,11
Incidenza della visione e/o percezione	B	1,11
Rischio incidente-Veicoli ciclo trasporto	B	1,11
Rischio incidente-Rilasci sostanze inquinanti	B	1,11

Produzione di rumore	B	1,11
Produzione di rifiuti	A	2,22
Riduzione attrattività turistica	B	1,11

Componente: Ecosistemi		
Fattore	Livello di correlazione	Valore di influenza
Modifiche della vegetazione	C	0,83
Perdita di habitat	C	0,83
Incidenza della visione e/o percezione		0,00
Rischio incidente-Veicoli ciclo trasporto	B	1,67
Rischio incidente-Rilasci sostanze inquinanti	B	1,67
Produzione di rumore	B	1,67
Produzione di rifiuti	B	1,67
Riduzione attrattività turistica	B	1,67

Componente: Paesaggio		
Fattore	Livello di correlazione	Valore di influenza
Modifiche della vegetazione	D	0,53
Perdita di habitat		0,00
Incidenza della visione e/o percezione	C	1,05
Rischio incidente-Veicoli ciclo trasporto		0,00
Rischio incidente-Rilasci sostanze inquinanti	B	2,11
Produzione di rumore		0,00
Produzione di rifiuti	B	2,11
Riduzione attrattività turistica	A	4,21

Componente: Rumore		
Fattore	Livello di correlazione	Valore di influenza
Modifiche della vegetazione		0,00
Perdita di habitat		0,00
Incidenza della visione e/o percezione		0,00
Rischio incidente-Veicoli ciclo trasporto	B	2,00
Rischio incidente-Rilasci sostanze inquinanti	B	2,00
Produzione di rumore	B	2,00
Produzione di rifiuti	B	2,00
Riduzione attrattività turistica	B	2,00

- la Relazione tecnica riporta le motivazioni dell’opera in progetto e le soluzioni alternative preliminari prese in considerazione per la scelta di quella definitiva;
- siccome il progetto va a collocare i pontili galleggianti in un’area già naturalmente predisposta, in quanto sede di attuali catenarie e ormeggi scomposti, le lavorazioni da eseguire non prevedono alcun tipo di demolizione con conseguente produzione di rifiuti. Si prevede invece la rimozione di tutti i materiali costituenti le attuali catenarie, corpi morti compresi, contestualmente alla posa dei nuovi pontili, con conferimento a discarica autorizzata;
- per quanto riguarda la vulnerabilità del progetto rispetto ad eventi naturali, lo Studio Preliminare Ambientale evidenzia che, siccome il Seno delle Grazie è un “bacino protetto”

per la sua naturale conformazione (baia interna ad un Golfo, quello della Spezia, a sua volta protetto), tutta l'area interessata dal progetto è poco esposta a fenomeni naturali, considerando anche la presenza della diga foranea che fa da ulteriore protezione nei confronti di mareggiate e moto ondoso. Dai dati di studio dell'ISPRA relativi alla stazione mareografica di La Spezia (collocata in zona ben più esposta alle mareggiate e ai venti rispetto alla Baia delle Grazie) si evince che annualmente il livello idrometrico massimo raggiunge i media 0,70 metri. Inoltre, occorre considerare anche che i nuovi pontili sono protetti anche da quelli già esistenti, che fungono da barriera ulteriore contro gli eventi naturali. Lo Studio precisa anche che la configurazione dei pontili è quella tipica di analoghi pontili collocati nei bacini protetti, con caratteristiche di resistenza alle maree e al moto ondoso che rispettano quanto rilevato dai dati ISPRA. Si ritiene, pertanto, che i pontili così progettati e posizionati possano ritenersi non vulnerabili agli eventi naturali che potrebbero manifestarsi nella zona;

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

Ambiente marino e sottomarino;

- il progetto non comporterà azioni che modificheranno fisicamente i fondali marini, né l'utilizzo di risorse naturali.. Il progetto, altresì, non comporterà rischi di contaminazione dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti in acque costiere marine. Inoltre, la posa di corpi morti/ancoraggi dei pontili non implica il dragaggio di materiale; i corpi morti verranno semplicemente appoggiati sul fondale

Aree protette ed ecosistemi

- l'area oggetto di intervento non è inclusa nell'Area di Tutela Marina legata al Parco Naturale di Portovenere, né tantomeno ricade in un SIC o ZSC terrestre o marino. Nell'area di progetto o in aree limitrofe non 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. L'impatto dei pontili è estremamente localizzato, in un'area che si può considerare "portuale" e non in grado di minacciare l'integrità dei siti terrestri vicini, posti ad un'adequata distanza di sicurezza;

Ambiente terrestre (suolo)

- la posa dei pontili comporta la definizione di un'area di cantiere sulla terraferma, opportunamente delimitata mediante una recinzione visibile in pannelli orsogrill elettrosaldato su montanti verticali; recinzione corredata da cartelli monitori e di divieto e da cancelli pedonali e carrabili. L'area dovrà essere connessa con la viabilità esterna mediante accessi ben segnalati. Poi dovranno essere previste sia un'area di stoccaggio dei materiali, sia un'area logistica a supporto delle attività svolte, anch'esse opportunamente delimitate e segnalate, sia in orario diurno che notturno. A livello della terraferma l'impatto dei lavori sarà legato alla presenza dell'area di cantiere e stoccaggio e andrà ad interessare l'ambiente circostante per la sola durata dei lavori;

Flora e fauna

- nell'area di progetto o in aree limitrofe non ci sono zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, 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;

Rumore

- tenuto conto delle macchine che saranno impiegate, della loro tipologia e delle procedure seguite per l'esecuzione dei lavori, del tempo medio di impiego delle stesse macchine, del prevedibile coefficiente di contemporaneità di utilizzo, considerata la tipologia delle apparecchiature con particolare riferimento alla presenza dei motori installati e delle possibili lavorazioni da eseguirsi, nello Studio si calcola un livello di emissione, in periodo diurno, valutabile con la seguente formula: $LE = 10 \log \sum 10^{0.1 Leq_i}$. Per il pontone, gru e attrezzature portatili, il livello equivalente in dBA nell'arco dell'orario di lavoro risulta essere di circa: 93 dBA (distanza 1 metro), 72 dBA (distanza 10 m.), 59 dBA (distanza 50 m.). Per la gru mobile con sbraccio sufficiente alla posa degli elementi: 90 dBA (distanza 1 metro), 70 dBA (distanza 10 m.), 56 dBA (distanza 50 m.). Considerando la classificazione acustica del territorio comunale in corso di validità, le aree limitrofe alle installazioni sono tutte classificate in classe IV, con i seguenti limiti: diurno 60, notturno 50. Pertanto, tenuto conto che il tempo di posa dei pontili ha una durata ridotta rispetto all'intero periodo di osservazione diurno, il Leq diurno è molto inferiore ai livelli sopra riportati e inferiore ai limiti qui richiamati della classificazione acustica vigente nel Comune di Portovenere;

Paesaggio

- trattandosi di interventi non configurabili come costruzioni, ma di tipo amovibile o ricollocabile qualora ve ne fosse l'esigenza, non si ritiene possano creare una trasformazione permanente del paesaggio. In conclusione, dall'esito delle indagini e dall'analisi dello stato di fatto dell'ambito territoriale omogeneo e circoscritto, nonché dagli effetti dell'inserimento paesistico dell'opera in progetto, viene ritenuto che la stessa possa identificarsi quale integrazione qualificata, rispettosa e compatibile con il paesaggio, collocabile pertanto nell'assetto paesistico complessivo senza che lo stesso debba modificare le proprie caratteristiche peculiari o comunque essere sottoposto a significative trasformazioni;

Effetti cumulativi

- Non si ravvisano eventuali interferenze del progetto suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati;

In ordine alle osservazioni della Regione Liguria con nota prot. n. 18328 del 22/11/2021:

Le osservazioni concludono dichiarando che, in considerazione della tipologia di intervento, le mitigazioni adottate e che le trasformazioni oggetto di valutazione risultano limitate alla sola riorganizzazione degli spazi dedicati alle operazioni di manovra delle imbarcazioni senza prevederne un ampliamento, si ritiene che non sussistano criticità, né possibili impatti ambientali negativi per nessuna delle matrici ambientali di competenza.

Nell'istruttoria sono segnalati esclusivamente accorgimenti e raccomandazioni da inquadrare nelle successive fasi autorizzative relativamente alla qualità dei suoli e alla vicinanza dell'area di intervento allo stabilimento GNL Italia in località Panigaglia, assoggettato al D. Lgs. n. 105/2015 Più in particolare e sinteticamente:

1. sotto il profilo della salvaguardia degli habitat e delle specie marini non si ravvisano criticità in quanto, i fondali interessati dal posizionamento dei pontili e dai sistemi di ancoraggio non presentano elementi sensibili;

2. in relazione al tema della qualità dell'aria, non si rilevano criticità e lo studio prevede l'applicazione di misure di mitigazione per gestire i potenziali impatti relativi alla fase di cantiere (emissione di polveri e gas generati dal traffico veicolare di cantiere);
3. in relazione al tema del rumore, lo studio evidenzia possibili criticità solo in fase di cantierizzazione e si ritiene opportuno rimandare al Comune di Porto Venere la valutazione circa la necessità di eventuali azioni mitigative, da prescriversi in fase esecutiva, in sede di autorizzazione in deroga dell'attività rumorosa temporanea;
4. in relazione ai potenziali impatti sullo stato di qualità ambientale di suolo e acque sotterranee non si rilevano aspetti significativi; tuttavia, lo studio preliminare ambientale non tiene in considerazione che l'area di intervento ricade all'interno dello specchio acqueo marino compreso nel sito di interesse regionale Pitelli, già sito di interesse nazionale ai sensi della Legge n. 426/98 e si rileva che, per tale area, è stata determinata la necessità di interventi di bonifica ai sensi del titolo V della parte IV del D. Lgs. 152/06, in relazione allo stato di contaminazione dei sedimenti, accertato per mezzo delle attività di caratterizzazione ed assunto alla base del progetto preliminare di bonifica elaborato dall'ICRAM ed approvato dal MATT nell'anno 2005; si segnala che in fase autorizzativa dovrà essere verificata la compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di bonifica del progetto ICRAM;
5. per il comparto Rischio di Incidente Rilevante si rappresenta la vicinanza dell'area di intervento allo stabilimento GNL Italia in località Panigaglia, assoggettato al D. Lgs. n. 105/2015; si sottolinea che, secondo l'art. 22 comma 10 del citato D. Lgs. n. 105/2015, in mancanza dell'ERIR, l'approvazione dell'intervento, a causa della vicinanza con la presenza dello stabilimento RIR dovrà essere preventivamente valutato dal Comitato tecnico regionale (CTR), istituito ai sensi dell'art. 6 comma 1 del D. Lgs. n. 105/2015 nell'ambito della fase autorizzativa.

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

- il progetto prevede la rimodulazione del lay-out della marina di Fezzano, cioè lo smontaggio dei pontili galleggianti attualmente presenti e il loro rimontaggio secondo il lay-out indicato.
- la motivazione del progetto risiede nel fatto che, nel corso degli ultimi anni, è emersa l'esigenza di migliorare la movimentazione delle imbarcazioni nelle corsie di manovra interne;
- gli elaborati progettuali presentati, tenuto conto delle caratteristiche dell'intervento e delle sue dimensioni, consentono una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;
- dall'esame degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale non emergono elementi ostativi alla realizzazione del progetto;
- la presenza di impatti modesti o nulli, dovuti alla realizzazione delle opere previste nel progetto, in fase sia di cantiere sia di esercizio;
- la presenza di un impatto positivo dal punto di vista socio-economico a motivo della riqualificazione e razionalizzazione degli ormeggi e dal punto di vista della sicurezza della navigazione all'interno del porto;

DATO ATTO che:

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

Ribadendo che il Proponente dovrà ottemperare a quanto segnalato nelle osservazioni della Regione Liguria, con particolare riferimento ai punti 4 e 5;

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 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, subordinatamente che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1
Macrofase	Ante operam e in corso d'opera
Fase	Realizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà predisporre: 1) una mappatura biocenotica completa dell'area di lavoro in un raggio di 100 m, con supporto di video ad alta definizione con ROV per escludere la presenza di biocenosi di pregio (con particolare attenzione all'eventuale presenza di fanerogame marine). I dati video georeferenziati dovranno essere forniti alla scrivente CTVA prima dell'avvio dei lavori.

	<p>2) un progetto di cantierizzazione con particolare riguardo ai seguenti aspetti:</p> <p>a) Definire la localizzazione e l'estensione delle aree di cantiere a terra e in mare, avendo cura della localizzazione delle aree di stoccaggio temporaneo, nonché dell'area logistica prevista; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati; il cronoprogramma dettagliato dei lavori, comprese le opere stradali di connessione alla viabilità esterna.</p> <p>b) Stimare, sulla base dei percorsi ridefiniti per l'approvvigionamento e smaltimento dei materiali, l'incidenza dell'entità dei flussi di traffico dei mezzi di cantiere sulla pubblica viabilità, nonché l'impatto che essi hanno sul traffico e sui recettori (approfondendo l'analisi e la stima quantitativa delle emissioni);</p> <p>c) Determinare le misure di mitigazione e le precauzioni da mettere in atto per il contenimento degli impatti, inclusi eventuali impatti cumulativi, sia a mare, sia a terra, comprese quelle legate al traffico sulla viabilità.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria

Condizione ambientale 2	
Macrofase	Fase di cantiere
Fase	Durante l'esecuzione dei lavori
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<p>a) in tutte le fasi di lavorazione in mare si dovranno adottare le misure più idonee per ridurre al minimo le vibrazioni indotte, evitando, altresì, la dispersione di sostanze oleose in mare e altri possibili inquinanti derivanti dai mezzi e dalle attrezzature navali nonché alla diffusione di materiale in sospensione;</p> <p>b) i pontili dovranno essere dotati di sistemi di ancoraggio speciali con ancore ad alta efficienza e cavi galleggianti e le ancore dovranno essere poste in zone opportunamente preselezionate prive di specie marine;</p>

Condizione ambientale		2
		c) ridurre con appositi sistemi di contenimento la dispersione di materiale sospeso e altro materiale che possa alterare la trasparenza delle acque o pregiudicare la qualità ambientale e/o le biocenosi presenti nelle aree prossime al cantiere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante		MiTE
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		3
Macrofase		In corso d'opera e post operam
Fase		Durante l'esecuzione dei lavori
Ambito di applicazione		Monitoraggio
Oggetto della prescrizione		<p>a) <u>Monitoraggio</u>: il monitoraggio ambientale in fieri (durante i lavori) dovrà essere continuativo in relazione alle misure di torbidità e ossigeno, e includere la valutazione dello stato di salute delle biocenosi bentoniche nell'area interessata dai lavori e in un raggio di 100 m dagli stessi.</p> <p>b) <u>Rumore</u>: il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio acustico, sotto il controllo e secondo le modalità e luogo di installazione determinati da ARPA Liguria. Tale piano dovrà anche prevedere tutte le eventuali mitigazioni del caso per il contenimento acustico.</p> <p>c) <u>Qualità dell'aria</u>: il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio della qualità dell'aria, sotto il controllo e secondo le modalità determinate da ARPA Liguria, che preveda tutte le eventuali mitigazioni del caso, con rilevamenti in continuo durante i lavori del cantiere.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo

Condizione ambientale	3
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria

La Coordinatrice della Sottocommissione Via

Avv. Paola Brambilla