

S.I.A.

STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

AMPLIAMENTO A MARE DEI
"CANTIERI NAVALI
DI LA SPEZIA SRL"

03.01

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.) AMPLIAMENTO DEI "CANTIERI NAVALI DI LA SPEZIA srl"

S.I.A.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Progettazione:

Exa Engineering srl
via Fontevivo 19/F
19125 - La Spezia
tel.+39 0187 500220
fax.+39 0187 500221
info@exaweb.it

Committenza:

"Cantieri Navali di La Spezia" srl
viale San Bartolomeo, 422
19100 - La Spezia
tel. +39 0187 520937
fax +39 0187 523103
www.cnlaspezia.com

Responsabile del procedimento: dott. Ing. Sabatino Tonacci _____

Responsabile della redazione: dott. Ing. Lorenzo Da Pozzo _____

RIFERIMENTO INTERNO: E96 REVISIONE: 00 DATA EMISSIONE: 01/02/2010

INDICE

INDICE 2

1 PREMESSA 4

2 INTRODUZIONE 6

3 NORMATIVA GENERALE 7

3.1 NORMATIVA NAZIONALE DI INTERESSE PER IL PROGETTO 7
3.1.1 NORMATIVO DI RIFERIMENTO DEI RIFIUTI 7
3.1.2 BONIFICA DEI SITI INQUINATI 7
3.1.2.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO (DM 471/99 E D.LGS 152/2006) 7
3.1.2.2 PROGRAMMA DI BONIFICA E RIPRISTINO AMBIENTALE DEI SITI INQUINATI DI INTERESSE NAZIONALE 10
3.1.2.3 CARATTERIZZAZIONE E PROGETTO PRELIMINARE ICRAM DI BONIFICA DEL SITO DI PITELLI 12
3.1.3 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA 15
3.1.3.1 CONTENUTI DEL PIANO 15
3.1.3.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 17
3.2 NORMATIVA REGIONALE E LOCALE DI INTERESSE PER IL PROGETTO 18
3.2.1 PIANO REGIONALE DI GESTIONE RIFIUTI 18
3.2.1.1 CONTENUTI DEL PIANO 18
3.2.1.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 18
3.2.2 PIANO PER L'ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA INTEGRATO DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI NELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA 18
3.2.2.1 CONTENUTI DEL PIANO 19
3.2.2.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 19
3.2.3 POLITICA REGIONALE DEI TRASPORTI 20
3.2.4 PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE – FONDO EUROPEO SVILUPPO REGIONALE 2007-2013 20
3.2.5 PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA E PER LA RIDUZIONE DEI GAS SERRA 21
3.2.5.1 CONTENUTI DEL PIANO 21
3.2.5.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 24
3.2.6 PIANO REGIONALE DI BONIFICA DELLE AREE INQUINATE 27
3.2.6.1 CONTENUTI DEL PIANO 27
3.2.6.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 27

4 VINCOLI 29

4.1 PIANO DI BACINO DELL'AMBITO 20 – GOLFO DELLA SPEZIA 29
4.1.1 CONTENUTI DEL PIANO 29
4.1.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 29
4.2 PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE 31
4.2.1 CONTENUTI DEL PIANO 31
4.2.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 32
4.3 AREE VINCOLATE AI SENSI DEL D.LGS 42/04 32
4.3.1 QUADRO NORMATIVO 32
4.3.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 34

4.4 AREE SOGGETTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO 35
4.5 SISTEMA DELLE AREE PROTETTE TERRESTRI E MARINE 36
4.6 AREE SOTTOPOSTE A RESTRIZIONI DI NATURA MILITARE 37
4.6.1 CONTENUTO DELLA NORMATIVA 37
4.6.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 38

5 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 41

5.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR) 41
5.1.1 CONTENUTI DEL PIANO 41
5.1.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 42
5.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO (PTCP) 43
5.2.1 CONTENUTI DEL PIANO 43
5.2.2 AGGIORNAMENTI E VARIANTE DI SALVAGUARDIA DELLA FASCIA COSTIERA 44
5.2.3 RELAZIONI CON IL PROGETTO 45
5.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA (PTC) 49
5.3.1 CONTENUTI DEL PIANO 49
5.3.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 50
5.4 PIANO DELLA COSTA 53
5.4.1 CONTENUTI DEL PIANO 53
5.4.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 53
5.5 PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP) 54
5.5.1 CONTENUTI DEL PIANO 54
5.5.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 55
5.6 PIANO URBANISTICO COMUNALE DELLA SPEZIA (PUC) 57
5.6.1 CONTENUTI DEL PIANO 57
5.6.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO 58
5.7 CONFORMITA' CON GLI OBIETTIVI DEI PIANI 60

6 ALLEGATI 61

1 PREMESSA

Il presente studio d'impatto ambientale per l'ampliamento a mare dei "Cantieri Navali di La Spezia srl" è parte integrante della valutazione d'impatto ambientale regionale relativa a tale intervento.

La necessità di ricorrere a tale strumento in concomitanza con la progettazione viene da quanto prescritto esplicitamente dalla presente normativa, vale a dire la Legge Regionale n°38/98.

Secondo tale normativa, infatti, per opere che prevedano *"recuperi di suolo dal mare per una quantità che superi i 10000 mc" (punto a) dell'Allegato 2 - Opere e Impianti sottoposti a VIA regionale di cui all'art.2, comma3*), come nel caso dell'intervento oggetto di studio, diventa obbligatorio ricorrere alla procedura di VIA regionale con la sottomissione all'Ufficio Regionale competente della relativa Domanda di Compatibilità ambientale.

Lo studio è stato svolto seguendo le indicazioni delle "Norme tecniche per la procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.)" della suddetta normativa regionale.

Committente dello studio è la società "Cantieri Navali di La Spezia srl" con sede operativa ed amministrativa in Via San Bartolomeo n°422 alla Spezia ed operante nel settore della nautica.

I Cantieri Navali si inseriscono nell'ampia offerta del distretto della cantieristica spezzina e negli ultimi anni si stanno specializzando oltre che sulle lavorazioni di alaggio, rimessaggio e di manutenzione, anche su interventi su barche di pregio forti dell'esperienza del proprio personale specializzato e degli investimenti fatti dalla nuova proprietà.

L'intervento è giustificato dalla decisione da parte della Committenza, concessionaria dell'area, di usufruire delle possibilità di ampliamento a mare previste dalla vigente pianificazione sovraordinata (nello specifico del vigente Piano regolatore Portuale) con l'intenzione di ampliare le possibilità del cantiere di affrontare la crisi economica, rispondere alle domande del mercato e mantenere la propria competitività e forza lavoro.



Figura 1 - Lavori su natanti in vetroresina (Morgana a destra , Telly Too a sin.)

Lo stato attuale, o "momento zero", dell'area di intervento è quello dettagliato nello studio di seguito: l'area si trova in un contesto industriale su una costa quasi totalmente antropizzata; il sito si affaccia sulla rada interna del Golfo della Spezia, area facente parte del "Sito di interesse nazionale di Pitelli (L. 426/98)" e lo specchio d'acqua ad esso antistante risulta inquinato negli strati superficiali del fondale.

Dato che l'intervento si profila come attuativo di uno strumento di pianificazione vigente (art.3 DPCM

27 dIcembre 1988) non sono state considerate altre alternative di sito all'eccezione dell'"alternativa zero".

Quest'ultima ha il pregio di lasciare tutto inalterato, soprattutto la linea di costa ma non consente, rispetto al progetto, né lo sviluppo economico della società né la bonifica del fondale inclusa nell'intervento come principale azione compensativa del progetto stesso.

Il progetto ha altresì il vantaggio di bonificare il fondale stoccando in sito (senza ricorrere al trasposto verso stabilimenti di raccolta specializzati) il materiale di bonifica che sar‡ confinato in una vasca di colmata delimitata da palancole infisse negli strati impermeabili del fondale (così da impedire un eventuale ritorno di sostanze nocive nelle acque circostanti).

Nello studio è stata per lo più considerata l'area vasta del golfo spezzino ed in tale contesto sono stati analizzati i sistemi ambientali eventualmente interessati dal progetto.

Di tutto quanto detto saranno approfonditi gli aspetti programmatici, progettuali ed ambientali nello svolgimento del presente SIA.



Figura 2 - Lavori su natanti in legno (Bianca)



Figura 3 - Lavori sulle alberature (Grampus)

2 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce il "Quadro di Riferimento Programmatico" dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo alla valutazione di impatto ambientale (VIA) dell'ampliamento dei "Cantieri Navali di la Spezia srl", situati in località Ruffino alla Spezia.

La Cantieri Navali di La Spezia srl, come abbiamo già detto, intende realizzare l'ampliamento dell'area di cantiere in propria concessione tramite un riempimento a mare con una vasca di colmata di 20000 mc che permetterà di ampliare l'area della banchina attualmente in esercizio incrementando la superficie utile del piazzale di 4090 mq.



Figura 4 - inquadramento territoriale

Secondo le vigenti "Norme Tecniche per la procedura di valutazione di impatto ambientale" della Regione Liguria, questo documento "*prende in esame la compatibilità dell'opera con gli strumenti di pianificazione e di programmazione vigenti e contiene l'individuazione di eventuali vincoli presenti sull'area interessata (vincoli paesistici, naturalistici storico-artistici, archeologici, idrogeologici, demaniali, di servitù pubbliche o di altre limitazioni all' uso della proprietà)*".

Il Quadro di Riferimento Programmatico intende quindi descrivere l'attualità del progetto e le eventuali disarmonie di previsione contenute in distinti strumenti programmatori.

Di seguito si esaminano le normative di carattere nazionale, regionale e locale che risultano avere maggiore pertinenza con il progetto, sia per il loro carattere generale, sia per la funzione del progetto che per la sua localizzazione geografica.

3 NORMATIVA GENERALE

3.1 NORMATIVA NAZIONALE DI INTERESSE PER IL PROGETTO

3.1.1 NORMATIVO DI RIFERIMENTO DEI RIFIUTI

Si elencano, a titolo informativo, le vigenti normative in materia di rifiuti.

Per ciò che riguarda la valutazione, trattandosi di un riempimento a mare, non ci sarà produzione di rifiuti speciali o pericolosi salvo le piccole eventuali quantità ordinarie legate alle lavorazioni della fase di cantiere.

Le vigenti normative sui rifiuti sono:

- Decreto Ronchi - D.Lgs. del 5 Febbraio 1997, n°22 (e successive modifiche e integrazioni), *"Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio (Pubblicato nel S.O. alla Gazzetta Ufficiale n° 38 del 15 febbraio 1997)"*; esso definisce norme generali e particolari in tema di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; la gestione dei rifiuti viene definita come attività di pubblico interesse e si tiene conto della specificità dei rifiuti pericolosi; si ha una classificazione dei rifiuti secondo la loro origine e si affida un ruolo incisivo alla raccolta differenziata, al riciclaggio, al recupero di materie prime, alla produzione di composti e di combustibile derivati dalle frazioni umido e secco raccolte separatamente, alla produzione di energia derivata da rifiuti preselezionati o pretrattati.

- D.Lgs 3 Aprile 2006, n° 152 "Norme in Materia Ambientale" e D.Lgs 16 gennaio 2008, n° 4 *"Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale"* (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 24 del 29 gennaio 2008 - Suppl. Ordinario n. 24); questo è il cosiddetto Testo Unico Ambientale e, tra le altre cose, oltre a regolamentare la disciplina di IA/VAS/IPPC, sancisce, sul piano della disciplina dei rifiuti, l'espressa abrogazione del D.Lgs 22/1997 sostituendo ad essa nuove e più precise disposizioni in materia di rifiuti.

3.1.2 BONIFICA DEI SITI INQUINATI

3.1.2.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO (DM 471/99 E D.LGS 152/2006)

DM 471/99

Il Decreto Ministeriale n° 471 del 25 Ottobre 1999, "Regolamento recante Criteri, Procedure e Modalità per la Messa in Sicurezza, la Bonifica e il Ripristino Ambientale dei Siti Inquinati, ai sensi dell'Articolo 17 del Decreto Legislativo 5 Febbraio 1997, n° 22, e successive modificazioni e integrazioni", stabilisce i criteri, le procedure e le modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale dei siti inquinati.

A tal fine disciplina:

- i limiti di accettabilità della contaminazione dei suoli, delle acque superficiali e delle acque sotterranee in relazione alla specifica destinazione d'uso dei siti;
- le procedure di riferimento per il prelievo e l'analisi dei campioni;
- i criteri generali per la messa in sicurezza, la bonifica ed il ripristino ambientale dei siti inquinati, nonché per la redazione dei relativi progetti;
- i criteri per le operazioni di bonifica di suoli e falde acquifere che facciano ricorso a batteri, a ceppi batterici mutanti, a stimolanti di batteri naturalmente presenti nel suolo;
- il censimento dei siti potenzialmente inquinati, l'anagrafe dei siti da bonificare e gli interventi di bonifica e ripristino ambientale effettuati da parte della pubblica amministrazione;
- i criteri per l'individuazione dei siti inquinati di interesse nazionale.

Le norme del decreto che disciplinano la competenza e la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza d'emergenza non si applicano qualora la vigilanza ed il controllo sugli impianti produttivi e di gestione dei rifiuti, nonché l'adozione delle misure necessarie per prevenire i rischi e limitare le conseguenze di incidenti a tutela dell'ambiente e della salute umana siano disciplinati da disposizioni speciali. In tali casi la bonifica ed il ripristino ambientale dei siti restano comunque disciplinati dal Decreto.

Gli interventi di bonifica e ripristino ambientale per le aree caratterizzate da inquinamento diffuso

sono disciplinati dalla Regione con appositi piani.

Il Decreto stabilisce che, in caso di superamento o di pericolo concreto ed attuale di superamento dei valori di concentrazione limite accettabili per le sostanze inquinanti, il sito interessato deve essere sottoposto ad interventi di messa in sicurezza d'emergenza, di bonifica e ripristino ambientale per eliminare le fonti di inquinamento e le sostanze inquinanti o ridurre le concentrazioni delle sostanze inquinanti a valori di concentrazione almeno pari ai suddetti valori di concentrazione limite accettabili, ai sensi e con le modalità previste dal Decreto.

Per ogni sostanza i valori di concentrazione da raggiungere con gli interventi di bonifica e ripristino ambientale sono tuttavia riferiti ai valori del fondo naturale nei casi in cui sia dimostrato che nell'intorno non influenzato dalla contaminazione del sito i valori di concentrazione del fondo naturale per la stessa sostanza risultano superiori a quelli indicati nell'Allegato 3 del Decreto.

Ai sensi dell'Articolo 17, Comma 12, del D.Lgs n°. 22 del 5 Febbraio 1997, le Regioni, sulla base dei criteri definiti dall'A.N.P.A., predispongono l'Anagrafe dei siti da bonificare che deve contenere:

- l'elenco dei siti da bonificare;
- l'elenco dei siti sottoposti ad intervento di bonifica e ripristino ambientale e di bonifica e ripristino ambientale con misure di sicurezza, di messa in sicurezza permanente nonché degli interventi realizzati nei siti medesimi.

In allegato al DM n° 471 del 1999 sono riportati:

- i valori di concentrazione limite accettabili per le sostanze inquinanti presenti nel suolo, nel sottosuolo e nelle acque sotterranee, in relazione alla specifica destinazione d'uso del sito, nonché i criteri per la valutazione della qualità delle acque superficiali (Allegato 1);
- le procedure di riferimento per il prelievo e l'analisi dei campioni al fine dell'accertamento del superamento dei valori limite (Allegato 2);
- i criteri con cui effettuare gli interventi di messa in sicurezza d'emergenza, di bonifica, di bonifica con misure di sicurezza, di messa in sicurezza permanente e di ripristino ambientale e le misure di sicurezza (Allegato 3);
- i criteri generali per la redazione del progetto di bonifica (Allegato 4);
- lo schema di modello da adottare per la certificazione di avvenuta bonifica/messa in sicurezza permanente (Allegato 5).

Gli interventi di bonifica e ripristino ambientale e di messa in sicurezza permanente sono effettuati sulla base di apposita progettazione da redigere sulla base dei criteri generali e linee guida previsti nell'Allegato 4 che si articola nei seguenti tre livelli di approfondimenti tecnici progressivi:

Piano di Caratterizzazione:

- descrive il sito e tutte le attività che si sono svolte o che ancora si svolgono, -individua le correlazioni tra attività svolte e tipo, localizzazione ed estensione della possibile contaminazione, -descrive le caratteristiche delle componenti ambientali sia all'interno del sito che nell'area da esso influenzata, -presenta un piano delle indagini da attuare per definire tipo, grado ed estensione dell'inquinamento;

Progetto Preliminare:

- presenta e valuta le investigazioni e analisi svolte per caratterizzare il sito e l'ambiente da questo influenzato,
- definisce qualitativamente gli obiettivi per la bonifica e ripristino ambientale o per la messa in sicurezza permanente da raggiungere nella specifica situazione ambientale e territoriale con esplicito riferimento ai vincoli normativi e alla destinazione d'uso prevista per il sito dagli strumenti urbanistici,
- analizza e seleziona le migliori tecnologie di bonifica che possono essere adottate per il sito in esame, indicando gli interventi da realizzare per la bonifica, al fine di raggiungere i valori di concentrazione limite accettabili, e la messa in sicurezza permanente,
- definisce compiutamente gli interventi e i lavori da realizzare per eseguire e garantire la manutenzione delle misure di sicurezza e degli strumenti di controllo;

Progetto Definitivo:

- determina in ogni dettaglio i lavori da realizzare
- definisce inoltre gli interventi necessari ad attuare le eventuali prescrizioni e limitazioni all'uso del sito richieste dall'autorità competente.

D.LGS 152/2006

Come già indicato, il D.Lgs 3 Aprile 2006, n° 152 (recante "Norme in Materia Ambientale") mira a riordinare e coordinare le disposizioni relative ai rifiuti. In particolare il decreto ha completamente riscritto la disciplina dei siti contaminati precedentemente basata sull'art. 17 del D.Lgs 22/97 e sul DM 471/99, che vengono ora abrogati.

La principale novità introdotta è sicuramente costituita dalle specifiche modalità di applicazione

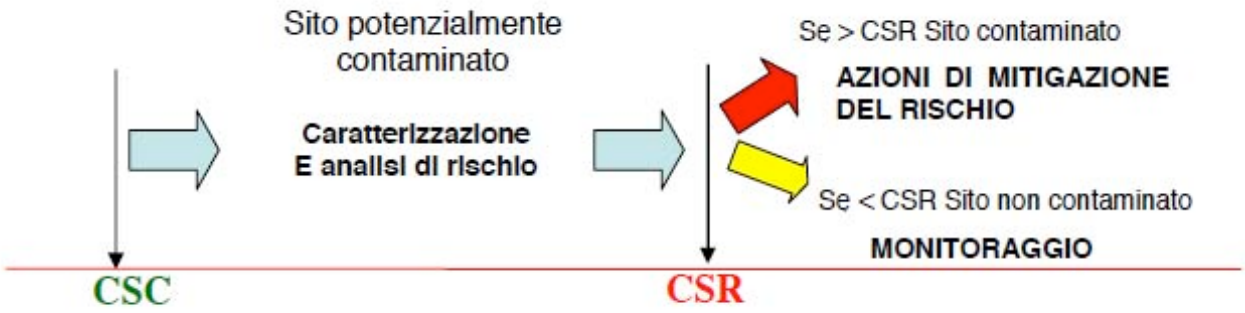
dell'analisi di rischio sanitario ambientale, secondo i criteri indicati nell'Allegato I alla parte IV del decreto.

Rispetto al DM 471/99 viene introdotto un elemento fondamentalmente diverso nel modo di trattare un sito contaminato, mediante l'adozione di due criteri di soglia per la determinazione delle condizioni specifiche di pericolosità del sito e quindi della definizione del potenziale intervento.

Dalla semplice verifica del supero dei valori di soglia tabellare di una sostanza inquinante si passa alla verifica dei potenziali effetti generati da tale condizione in relazione al tipo di sostanza e alle condizioni peculiari del sito nel suo complesso. Questo approccio è quindi basato sulla verifica delle condizioni di rischio associate alla presenza, in concentrazioni superiori a quelle di soglia, del contaminante nel terreno introducendo un nuovo concetto di soglia definito come Concentrazione Soglia di Contaminazione (CSC) che rappresenta un valore specifico, superato il quale, risulta necessario ricorrere alla caratterizzazione del sito.

In sintesi il meccanismo previsto dal decreto è il seguente:

- definizione degli obiettivi di bonifica (CSR - Concentrazione Soglia di Rischio) attraverso la valutazione dei rischi sanitari ed ambientali connessi agli usi previsti dai siti stessi, tenendo conto dell'approccio tabellare (CSC–Concentrazione Soglia di Contaminazione);
-



- trattamento differenziato per siti in esercizio e siti dismessi: possibilità di attuare un intervento di messa in sicurezza operativa (contenimento della contaminazione all'interno del sito con monitoraggio delle matrici ambientali e bonifica a dismissione dell'attività).

Le nuove definizioni di bonifica e messa in sicurezza sono le seguenti:

- Bonifica: l'insieme degli interventi atti a isolare in modo definitivo le fonti inquinanti o a ridurre le concentrazioni degli inquinanti nel suolo e nelle acque sotterranee ad un livello uguale o inferiore ai valori di concentrazione soglia di rischio, quelli cioè individuati dall'Analisi di Rischio:
  - i target della bonifica sono le CSR non le CSC tabulate;
  - tale definizione include quella di bonifica con misura di sicurezza del DM 471/99;
- Messa in sicurezza d'emergenza: ogni intervento immediato o a breve termine, da mettere in opera nelle condizioni di emergenza:
  - concentrazioni attuali o potenziali dei vapori in spazi confinati prossime ai livelli di esplosività o idonee a causare effetti nocivi acuti alla salute;
  - presenza di quantità significative di prodotto in fase separata sul suolo o in corsi di acqua superficiali o nella falda;
  - contaminazione di pozzi ad utilizzo idropotabile o per scopi agricoli;
  - pericolo di incendi ed esplosioni;
- Messa in sicurezza operativa: interventi di contenimento della contaminazione da mettere in atto in via transitoria in siti con attività in esercizio, in attesa di ulteriori interventi da realizzarsi alla cessazione dell'attività; devono essere predisposti idonei piani di monitoraggio.
- Messa in sicurezza permanente: l'insieme degli interventi atti a isolare in modo definitivo le fonti inquinanti rispetto alle matrici ambientali circostanti; devono essere previsti piani di monitoraggio e controllo e limitazioni d'uso rispetto alle previsioni degli strumenti urbanistici;

3.1.2.2 PROGRAMMA DI BONIFICA E RIPRISTINO AMBIENTALE DEI SITI INQUINATI DI INTERESSE NAZIONALE

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con Decreto 18 Settembre 2001, n° 468, ha adottato il "Programma Nazionale di Bonifica e Ripristino Ambientale" dei siti inquinati di interesse nazionale.

L'intero Porto di Spezia risulta compreso all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Pitelli (SP), come istituito con DM 10 Gennaio 2000 e riperimetrato con DM 27 Febbraio 2001 Pertanto l'intero sito dell'intervento risulta compreso all'interno dell'area marina del sito di Pitelli.

Sul piano operativo, si ricorda che le regole tecniche per la bonifica dei siti inquinati sono ora quelle dettate dal D.Lgs 152/2006 (articoli 239-253 e relativi allegati). Tali norme sostituiscono dal 29 Aprile 2006 (data di entrata in vigore del "Codice ambientale") le analoghe regole contenute nel DM 471/1999 , emanato in attuazione dell'abrogato D.Lgs 22/1997.

Il Programma Nazionale di Bonifica provvede alla:

- individuazione degli interventi di interesse nazionale relativi a siti ulteriori rispetto a quelli di cui all'Articolo 1, comma 4, della Legge 9 Dicembre 1998, n°388;
- definizione degli interventi prioritari;
- determinazione dei criteri per l'individuazione dei soggetti beneficiari;
- determinazione dei criteri di finanziamento dei singoli interventi e delle modalità di trasferimento delle risorse;
- disciplina delle modalità per il monitoraggio e il controllo sull'attuazione degli interventi;
- determinazione dei presupposti e delle procedure per la revoca dei finanziamenti e per il riutilizzo delle risorse resesi comunque disponibili, nel rispetto dell'originaria allocazione regionale delle risorse medesime;
- individuazione delle fonti di finanziamento;
- prima ripartizione delle risorse disponibili per gli interventi prioritari.

In allegato al programma sono riportate le schede descrittive degli interventi di interesse nazionale, tra cui il "Sito di Interesse Nazionale di Pitelli".

Nel seguito si presenta la scheda descrittiva del Sito di Interesse Nazionale di Pitelli, riportata nell'Allegato B del Programma Nazionale di Bonifica.

Comune – Località

La Spezia (località Pitelli), Lerici, Arcola

Perimetrazione

All'interno del perimetro definito dal Decreto Ministeriale sono presenti:

- discariche di rifiuti urbani speciali e pericolosi illegalmente utilizzata per lo smaltimento di rifiuti altamente pericolosi (Ruffino – IPODEC);
- aree di smaltimento abusivo di rifiuti industriali (area "Tiro al Piattello" e "Campetto");
- area Enel di produzione energia elettrica;· siti di stoccaggio (carbonili) della centrale a carbone dell'Enel (1,200 MW);
- area industriale Oto Breda per la produzione di armi;
- area industriale PBO per la produzione di ossidi di piombo;
- area Pertusola, dimessa da circa 30 anni, per la produzione di piombo;
- **area cantieri navali dove, prima degli anni '80, venivano effettuate, tra l'altro, scoibentazioni di materiali a base di amianto**.

Successivamente, con Decreto Ministeriale del 27 Febbraio 2001, "Nuova Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Pitelli", l'area della Pertusola, ricadente in Comune di Lerici, è stata inserita all'interno del perimetro del SIN di Pitelli.

La superficie delle aree private è di circa 168 ettari, mentre quella delle aree pubbliche è di 1,715 ettari. I rifiuti abbancati dall'inizio dell'attività della discarica sono costituiti da varie tipologie di rifiuti industriali classificati come pericolosi, quali intermedi di lavorazione dei silani, residui di catalizzatore di nichel esausto.

I rifiuti sono stati altresì rinvenuti in un'area adibita a parcheggio dei mezzi per la raccolta dei rifiuti. Tale situazione ha comportato un inquinamento non solo del suolo e sottosuolo, ma anche delle falde acquifere superficiali e profonde dove si è rilevata la presenza di alte concentrazioni di metalli pesanti (mercurio, piombo, cadmio cromo e nichel), oltre che inquinanti di origine organica.

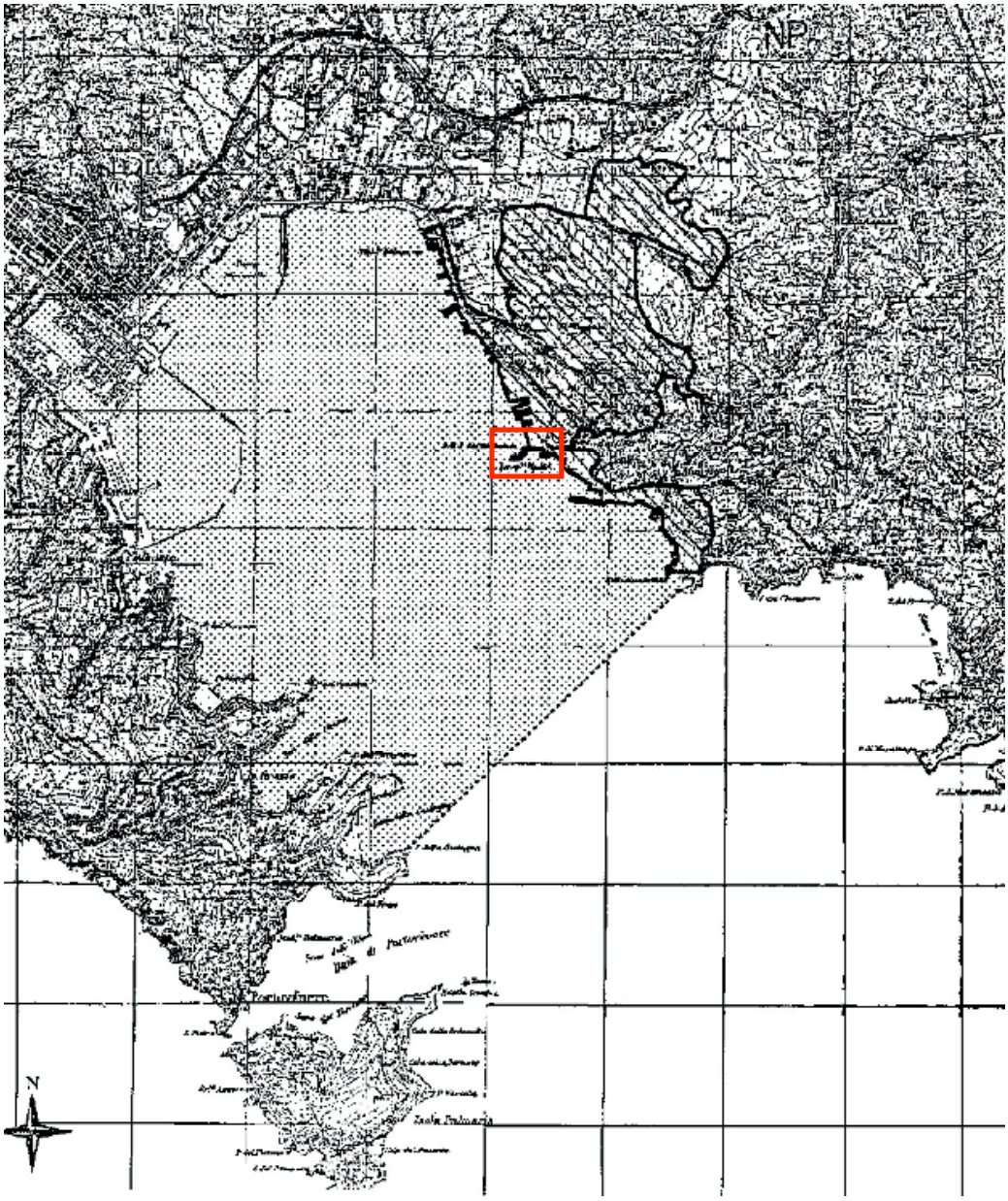


Figura 5 perimetro del SIN di Pitelli

Il sito, già oggetto di indagini dell'Autorità giudiziaria che, a partire dal 1994, hanno portato ad avvisi di garanzia e incriminazioni di tecnici e amministratori, è stato posto sotto sequestro nell'Ottobre 1996 e successivamente dissequestrato nel 1999. Le indagini preliminari hanno riscontrato, nelle acque sotterranee del sito, alte concentrazioni di piombo, di rame, di arsenico ed inoltre emissioni spontanee di gas ammoniacale e miscele gassose di metano ed acetilene e di glicole acetilenico.

3.1.2.3 CARATTERIZZAZIONE E PROGETTO PRELIMINARE ICRAM DI BONIFICA DEL SITO DI PITELLI

Come evidenziato in Figura 2, il Sito di Interesse Nazionale di Pitelli include l'intera area marina della rada della Spezia fino alla diga foranea, che la delimita nel suo settore meridionale.

Per tale area è stato redatto dall'ICRAM, nel Gennaio 2002, il Piano di Caratterizzazione, successivamente approvato con prescrizioni dalla Conferenza dei Servizi in data 12 Febbraio 2002 (ICRAM, 2005). In seguito all'acquisizione dei dati e delle informazioni derivanti da successive campagne d'indagine effettuate nel 2002 e nel 2003 sui fondali di alcune aree della rada, è stato redatto un nuovo Piano di Caratterizzazione, che ha tenuto conto sia delle nuove informazioni che delle prescrizioni della sopra indicata Conferenza dei Servizi. Il Piano è stato approvato dalla Conferenza dei Servizi del 24 Marzo 2004.

Il Piano di Caratterizzazione ha previsto una serie di indagini su diverse matrici ambientali: sedimenti, biota e acqua. Secondo le previsioni di Piano, la caratterizzazione doveva essere suddivisa in due fasi (ICRAM, 2004):

Fase I: indagine riferita a quelle aree, interne alla perimetrazione del sito di bonifica, interessate da situazioni di criticità rispetto al rischio ambientale e/o sanitario e sulle quali potrebbe essere necessario realizzare interventi di messa in sicurezza di emergenza, bonifica e ripristino ambientale; la situazione di criticità è legata a:

- vicinanza a potenziali sorgenti di contaminazione,
- risultati di indagini pregresse effettuate all'interno del sito,
- valutazione dello stato di qualità dell'ambiente marino rispetto all'uso
- legittimo delle risorse marine interessate;

Fase II, volta ad estendere le indagini alle aree interne alla perimetrazione e non precedentemente investigate, nell'ambito della quale sono da effettuarsi:

- analisi chimico-fisiche, microbiologiche ed ecotossicologiche dei sedimenti marini nelle aree non precedentemente investigate,
- indagini sui rimanenti comparti ambientali (approfondimento sulla colonna d'acqua, popolamenti bentonici e bentonectonici).

Nel periodo Ottobre – Dicembre 2004, nell'ambito delle indagini geoambientali previste dal Piano di Caratterizzazione del Marzo 2004 e relative all'intera rada della Spezia, sono stati condotti carotaggi ed analisi relative alle concentrazioni di inquinanti nei fondali: il campionamento è stato eseguito considerando un reticolo di maglia 150x150 m, come più in dettaglio illustrato nel Quadro di Riferimento Ambientale.

Contemporaneamente, nella Conferenza dei Servizi tenutasi in data 23 Novembre 2004, l'ICRAM è stata incaricata di provvedere alla redazione del Progetto Preliminare di Bonifica dell'intera area marina perimetrata. L'ICRAM ha pertanto raccolto in un unico database tutti i dati chimico–fisici disponibili sui sedimenti della rada della Spezia e li ha elaborati ai fini della individuazione degli opportuni interventi di messa in sicurezza di emergenza, bonifica e ripristino ambientale.

Le valutazioni effettuate hanno evidenziato che la rada risulta caratterizzata da uno stato di diffuso inquinamento (ICRAM, 2005); la maggiore contaminazione riscontrata è localizzata lungo la fascia costiera e lungo il canale di accesso e per lo più concentrata nello strato superficiale (nei primi 50-100 cm).

In considerazione della complessità della contaminazione riscontrata e dell'estensione dell'area interessata dagli interventi di bonifica, il Progetto Preliminare ICRAM evidenzia come il progetto definitivo di bonifica possa essere articolato in fasi distinte, in considerazione del livello di inquinamento dei sedimenti dei fondali.

A tal fine il Progetto Preliminare di Bonifica propone di adottare (ICRAM, 2005) come criterio discriminatorio un livello di concentrazione chimica alla quale corrisponde, praticamente con certezza, una tossicità acuta importante. L'elaborazione complessiva del grado di tossicità dei fondali, con riferimento ai singoli parametri chimici e suddivisi per profondità dello strato di fondale indagato, è riportata nelle figure in seguito.

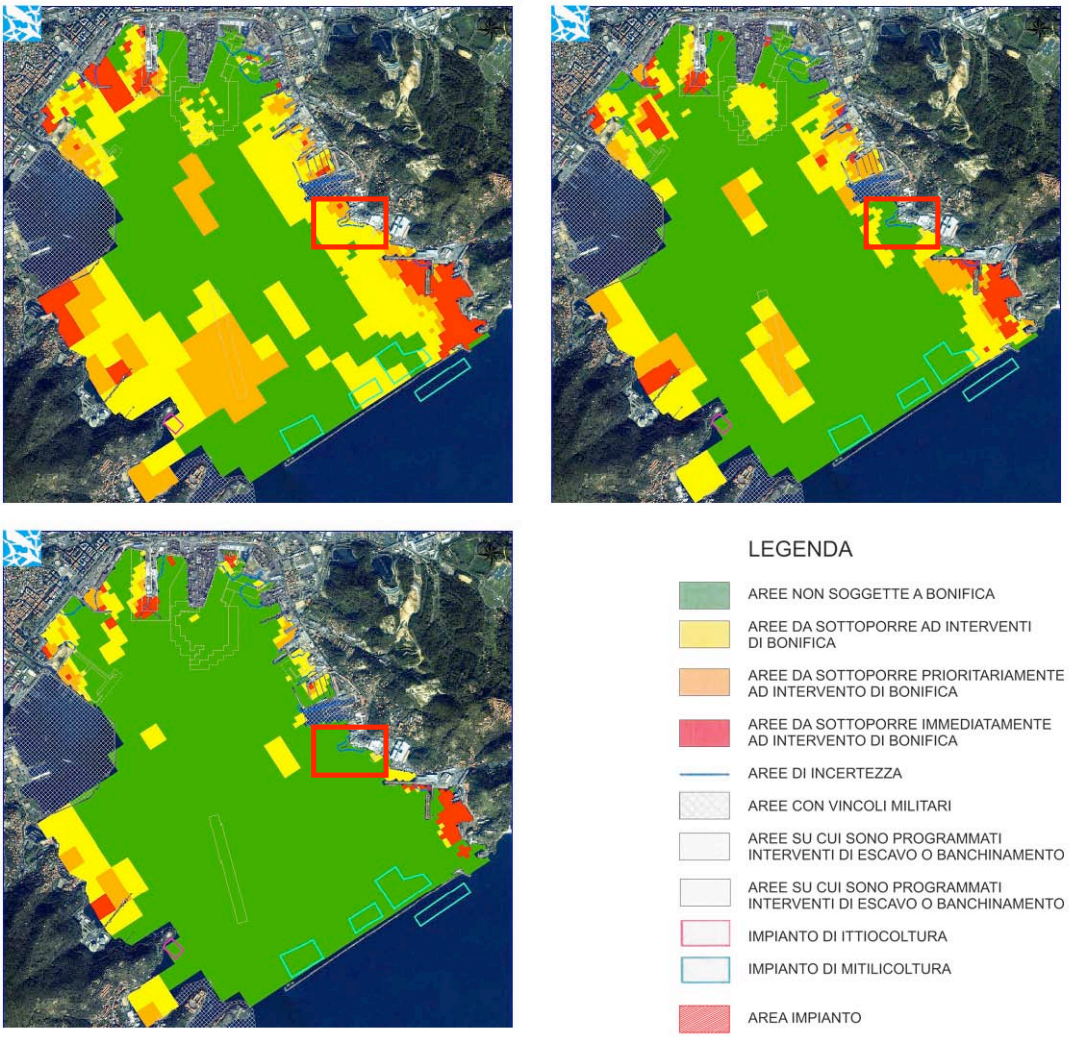


Figura 6 ICRAM2005-preliminare di bonifica strati 0-150 cm

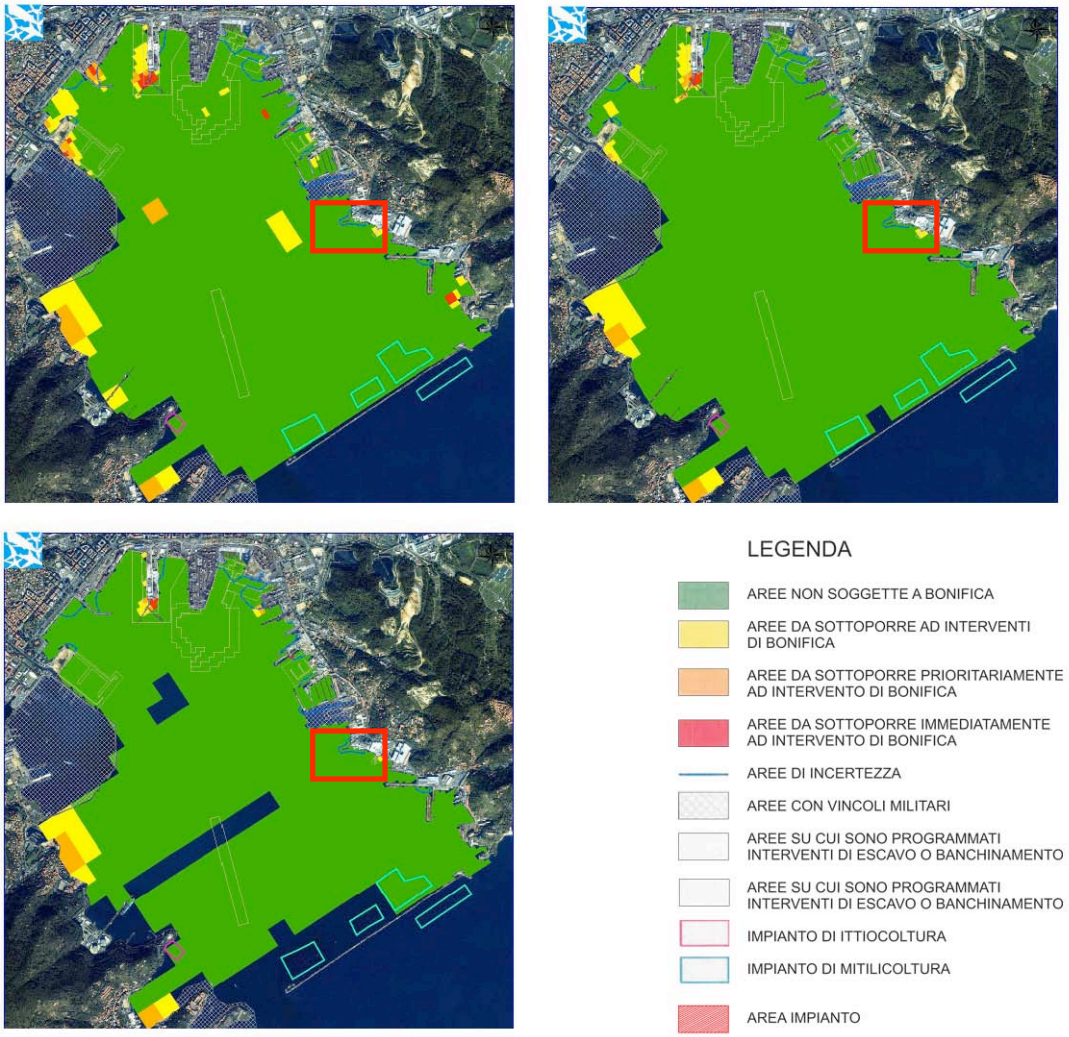


Figura 7 ICRAM2005-preliminare di bonifica strati 150-200 cm

E' molto importante rilevare, in questa sede, che per il riempimento a mare dell'area antistante i "Cantieri Navali di La Spezia", azienda committente della presente V.I.A., hanno già presentato progetto di bonifica in tutte le sedi deputate a tale scopo, eseguito la caratterizzazione delle aree a terra ed a mare e formalmente richiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio l'approvazione del progetto di bonifica dell'area marina in concessione.

Al momento l'azienda è in attesa del decreto di approvazione dopo che il progetto di bonifica presentato è stato ritenuto approvabile nella Conferenza dei Servizi Decisoria del 18/12/2007 e dopo che la Conferenza dei Servizi Decisoria del 15/10/2008 ha autorizzato il riutilizzo dell'area di riempimento a terra in concessione.

3.1.3 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) è stato istituito dalla legge 245 del 15 giugno 1984 che ne affida l'approvazione al governo "al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano" (art. 1).

Per l'elaborazione del P.G.T. è costituito un Comitato interministeriale, integrato da cinque presidenti delle Regioni designati dalla conferenza permanente dei presidenti delle Regioni.

Il CIPE, su proposta del Ministro dei Trasporti (che si fa latore della proposta del comitato), sentita la Conferenza Stato-Regioni, nonché le Regioni interessate, provvede, con cadenza almeno triennale, ad aggiornare il piano.

Il primo P.G.T. è stato approvato con D.P.C.M del 10 aprile 1986 e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto del 1991.

Il P.G.T. attualmente in vigore, Piano Generale dei Trasporti e della logistica, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001 (*GU n° 163 del 16 Luglio 2001, Supplemento Speciale)*; la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono invece normati dalla legge 443 del 21 dicembre 2001 e dal conseguente decreto legislativo di attuazione n 190 del 20 agosto 2002.

3.1.3.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica individua le problematiche del settore, specificando gli obiettivi da raggiungere e le relative strategie.

In breve si sintetizzano le carenze del settore trasporti:

- forte squilibrio verso il trasporto su strada;
- congestione su alcune direttrici;
- effetti negativi sull'incidentalità e sugli impatti ambientali a causa della crescita del traffico, in particolare su strada;
- congestione ed inquinamento nelle aree urbane e metropolitane;
- vincoli di natura organizzativa e gestionale.

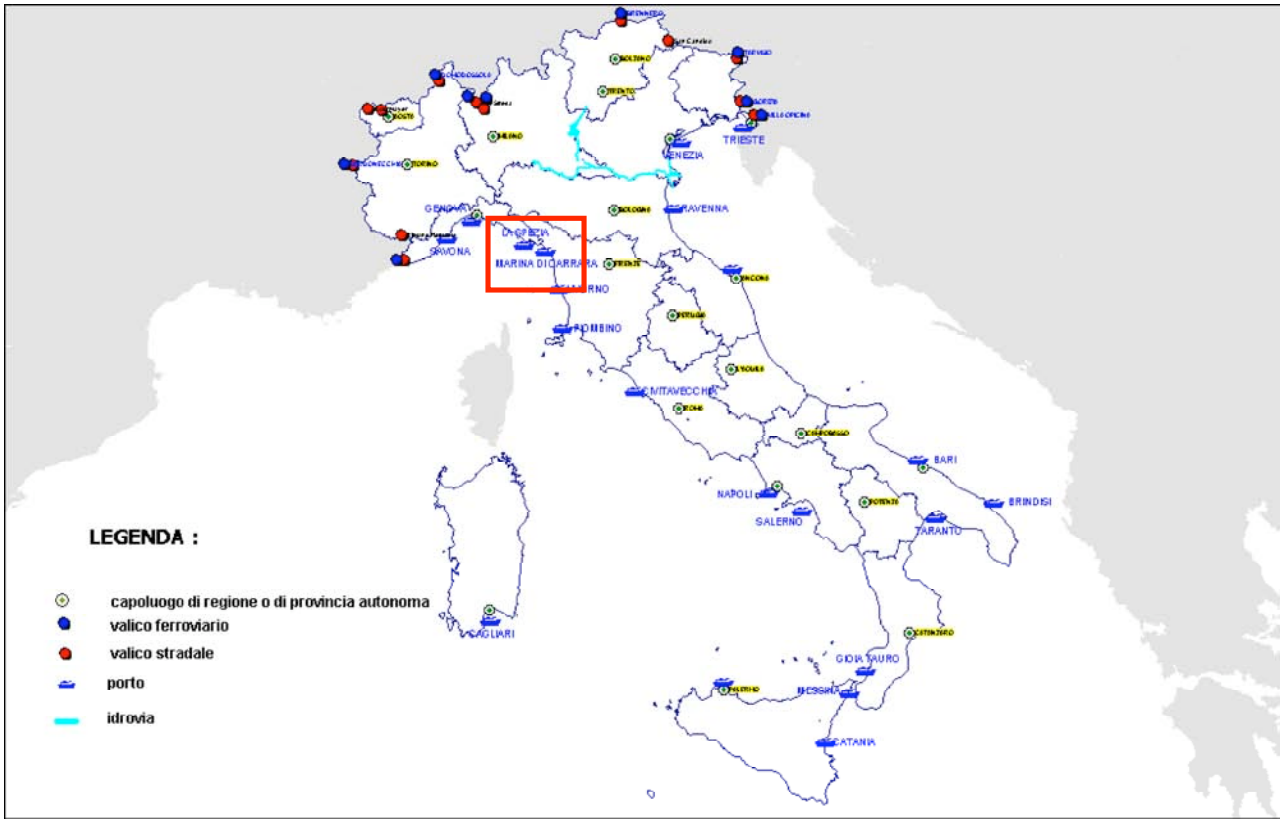


Figura 8 Insieme minimo dei porti e delle idrovie inseriti nello SNIT attuale

Il Piano è diretto a definire le linee prioritarie d'intervento nel settore dei trasporti finalizzate al raggiungimento dei seguenti obiettivi strategici:

- risposta alla domanda di trasporto a livelli di qualità di servizio adeguati;
- risposta alla domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile;
- innalzamento degli standard di sicurezza;
- efficiente utilizzo delle risorse pubbliche per la fornitura di servizi e la realizzazione di infrastrutture di trasporto;
- progressivo riequilibrio del sistema dei trasporti;
- miglioramento della mobilità nelle grandi aree urbane e modernizzazione del sistema, anche attraverso l'uso delle nuove tecnologie;
- integrazione con l'Europa e il Mediterraneo.

Gli argomenti trattati sono molteplici e vanno dalle strategie di uno sviluppo sostenibile, alle proposte di ottimizzazione dei servizi di trasporto e del libero mercato dei trasporti, dalle strategie di sviluppo del trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza alla definizione del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), ossia l'individuazione dell'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale, per un insieme di interventi infrastrutturali prioritari ed i criteri per la valutazione delle altre priorità.

Nell'ambito dell'ottimizzazione dei sistemi di trasporto, il Piano Generale dei Trasporti, relativamente ai sistemi portuali, affronta i temi della logistica e intermodalità per le merci e del trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza: di seguito si individuano le previsioni di piano per il sistema portuale.

Logistica e Intermodalità per le Merci

(Porti)

Il Piano non prevede la realizzazione di nuovi porti ma il completamento delle opere di grande infrastrutturazione nella rete portuale esistente. Assegna invece grande importanza alla specializzazione dei porti ed ai collegamenti tra questi ed il territorio.

Tanto i collegamenti ferroviari quanto i collegamenti stradali dovranno essere potenziati sia sul piano infrastrutturale che su quello dei servizi alla clientela. A tal fine il Piano ritiene necessario un riordino degli assetti gestionali della manovra ferroviaria nei porti, che confermi il ruolo regolatore delle Autorità Portuali sia nell'assegnazione a società che ne facciano richiesta e siano in grado di offrire il servizio di manovra alle migliori condizioni di mercato, sia nella vigilanza che qualunque operatore in possesso di licenza d'impresa ferroviaria possa accedere ai terminal se il suo servizio è richiesto dall'impresa concessionaria del terminal stesso.

Il Piano assegna inoltre grande importanza alla sicurezza in ambito marittimo e portuale, nella convinzione che un sistema portuale che vigila sulla sicurezza è anche un sistema che garantisce la migliore qualità del servizio. Ritiene pertanto necessario condurre a termine in tempi brevi l'emanazione del regolamento interministeriale previsto dal comma 3 dell'Art. 4 del D.Lgs 334/99.

Tale regolamento, adottato a seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n° 165 del 18 Luglio 2001 ed entrato in vigore il 2 Agosto 2001, detta la normativa applicabile ai porti industriali e petroliferi ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose e ai fini della limitazione delle loro conseguenze per l'uomo e per l'ambiente e, in particolare, stabilisce quanto segue: (Art 1, comma 2): "restano fermi gli obblighi di cui al decreto legislativo 17 agosto 1999, n° 334, per i gestori degli stabilimenti ubicati nei porti industriali e petroliferi ed in cui sono presenti sostanze pericolose in quantità uguali o superiori a quelli indicate nell'allegato I al citato decreto legislativo" tra i quali rientrano anche gli stabilimenti per la produzione, la trasformazione o il trattamento di gas energetici, per esempio gas di petrolio liquefatto, gas naturale liquefatto e gas naturale di sintesi.

Il recepimento integrale delle normative IMO (International Maritime Organization) e delle convenzioni internazionali sulla sicurezza del traffico marittimo, i controlli intensificati sullo stato del naviglio in transito, l'applicazione da parte delle imprese portuali delle norme sulla sicurezza del lavoro dovranno consentire un tasso decrescente d'infortuni sul lavoro ed impedire l'approdo di navi sprovviste di adeguati standard di sicurezza.

(Trasporto Marittimo di Corto Raggio)

La costruzione di un sistema integrato di servizi di trasporto mediante navi Ro-Ro e multipurpose dedicate alle merci e di navi traghetto miste, con priorità assegnata al progetto "autostrade del mare", è in sintonia con l'attenzione che l'Unione Europea dedica allo short sea shipping.

Le condizioni di sviluppo del cabotaggio marittimo nazionale sono:

- il cambiamento della logica di sistema;
- la concertazione tra i principali attori in gioco.

Per quanto riguarda la prima condizione si prevede il passaggio da un sistema di "traghettamento" su navi miste (passeggeri e merci) ad uno di "servizi dedicati alle merci" su navi Ro-Ro o multipurpose con terminal attrezzati e localizzati in modo da limitare l'impatto del traffico di rotabili in aree già congestionate intervenendo sulle infrastrutture di adduzione.

Per quanto riguarda la seconda, la concertazione tra i principali attori in gioco (compagnie marittime, compagnie di autotrasporto, Autorità Portuali, Autorità Marittime, Amministrazioni pubbliche, Enti Locali) deve essere capace di far emergere i molteplici vantaggi del cabotaggio e del trasporto combinato, anche in termini di occupazione, diretta ed indiretta, in particolare nel settore della cantieristica, dell'informatica e della telematica. Occorre inoltre armonizzare i costi in modo da offrire agli operatori dei parametri certi nonché favorire l'impiego dei moderni strumenti telematici per consentire una più efficiente organizzazione delle prenotazioni, una migliore programmazione degli imbarchi, una più sicura pianificazione dello stivaggio, una maggiore sicurezza per la merce, una modernizzazione dei sistemi di controllo doganali, un più rapido assolvimento degli obblighi burocratici e una completa standardizzazione delle procedure.

Trasporto Passeggeri a Media e Lunga Percorrenza

Nel trasporto marittimo passeggeri l'Italia rappresenta nel Mediterraneo il Paese più importante insieme alla Grecia. Con riferimento in particolare al segmento della crocieristica (in quest'ottica sono anche da vedersi le previsioni per la trasformazione del waterfront della Spezia), il mercato ha registrato negli ultimi anni un trend di crescita costante pur rimanendo in termini assoluti di dimensione modesta rispetto al settore turistico nel suo complesso. Il settore è di particolare interesse per l'Italia in quanto il Mediterraneo rappresenta una delle mete più ambite dagli operatori del settore per le caratteristiche che esso offre.

Lo sviluppo del trasporto marittimo rientra tra i principali obiettivi del Piano nell'ambito del trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza (distanze superiori a 200 km) e le iniziative da intraprendere riguardano principalmente:

- completamento e perfezionamento del processo di formazione temporanea di un polo pubblico di cabotaggio;
- risoluzione della problematica relativa ai servizi di collegamento con le isole;
- miglioramento del grado di conoscenza dei trasporti marittimi con origine/destinazione internazionale, in considerazione della loro rapida espansione, al fine di poter intraprendere iniziative tendenti a ridisegnare gli accordi internazionali con i paesi del Mediterraneo con l'obiettivo di migliorare qualità e tipologia dei servizi offerti;
- creazione delle condizioni perché le imprese italiane possano operare con costi comparabili con quelli dei concorrenti europei.

3.1.3.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

Il progetto di ampliamento dei "Cantieri Navali di La Spezia" con i relativo riempimento a mare, data la sua posizione nel golfo della Spezia e date le sue modeste dimensioni in relazione ad esso, non determinerà alcuna modifica all'assetto infrastrutturale stradale, ferroviario e portuale esistente né indurrà incrementi significativi al traffico esistente su tali sistemi (si veda il Quadro di Riferimento Ambientale).

Non si evidenziano, quindi, relazioni con la pianificazione di settore.

Per quanto riguarda il sistema portuale, il Porto della Spezia è incluso nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), rientrando tra quelle infrastrutture che presentano rilevante entità di traffici ad elevato valore aggiunto, elevato grado di specializzazione, elevata entità di traffico combinato e traffici rilevanti con le isole maggiori.

Per le infrastrutture puntuali dello SNIT il Piano indica le principali politiche da perseguire, le azioni per la riqualificazione ed il potenziamento dei settori ed i criteri per la definizione delle priorità di intervento, rimandandone la definizione completa alla fase di approfondimento. In particolare, per le infrastrutture portuali, il Piano dispone che dovrà essere perseguito il duplice obiettivo di rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nella dinamica dei traffici mondiali e di promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada.

Il progetto di ampliamento dei "Cantieri Navali di La Spezia" non comporterà modifiche significative all'esistente traffico marittimo se non durante le fasi di varo e di alaggio connesse alle operazioni cantieristiche, come meglio indicato nel Quadro di Riferimento Progettuale.

Non si evidenziano elementi di interferenza con la pianificazione di settore.

3.2 NORMATIVA REGIONALE E LOCALE DI INTERESSE PER IL PROGETTO

3.2.1 PIANO REGIONALE DI GESTIONE RIFIUTI

Il Piano di Gestione dei Rifiuti della Regione Liguria è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n° 17 del 29 Febbraio 2000. Il Piano ha lo scopo di adeguare gli atti di programmazione regionale (tra cui il Piano di Organizzazione dei Servizi di Smaltimento approvato con D.C.R. del 24 Novembre 1992, N° 124) alle disposizioni comunitarie e statali, in particolare il D.Lgs 22/97.

3.2.1.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano affronta la problematica dei rifiuti come un unico processo che va dalla raccolta allo smaltimento finale

Obiettivi del Piano sono:

- riduzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti;
- conseguimento dei quantitativi di raccolta differenziata e riutilizzo previsti dal Decreto Legislativo 22/97, da intendersi come obiettivi minimali del sistema, in un'ottica di progressivo incremento;
- tendenziale abbandono della discarica come sistema di smaltimento;
- sviluppo del riutilizzo e della valorizzazione del rifiuto come risorsa rinnovabile anche in campo energetico;
- minimizzazione degli impatti ambientali degli impianti;
- contenimento dei costi anche attraverso il dimensionamento ottimale degli impianti;
- attivazione di opportunità di lavoro connesse al sistema della gestione dei rifiuti;
- assicurazione costante della trasparenza dei processi decisionali.

Il piano propone delle ipotesi di organizzazione del sistema integrato di gestione dei rifiuti della Regione Liguria , con riferimento alle fasi di raccolta differenziata, recupero e smaltimento; le ipotesi del rispettano criteri di economicità, efficienza e sostenibilità.

Il Piano suddivide il territorio ligure in 4 Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) coincidenti con i territori provinciali: per ognuno di lorosi identificano gli impianti di smaltimento e di recupero esistenti, in fase di realizzazione o previsti nel 1992.

Le strutture e gli impianti da realizzare per perseguire gli obiettivi di Piano sono i mezzi mobili polifunzionali di raccolta, gli eco – center, i centri di conferimento con impianti di lavorazione e stoccaggio dei materiali e gli impianti di trattamento della frazione organica.

Per ogni ambito, infine, vengono identificate le previsioni di raccolta differenziata per le diverse frazioni secondo gli obiettivi imposti dal D.Lgs 22/97 fino al 2003.

3.2.1.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

L'area di intervento ricade nell'ATO della Spezia, subambito di "La Spezia e Comuni Limitrofi".

Come meglio evidenziato nei Quadri di Riferimento Progettuale ed Ambientale, il riempimento a mare dei "Cantieri Navali di La Spezia srl" non comporterà modifiche significative alle quantità e tipologie di rifiuti attualmente prodotti dalle attività cantieristiche presenti.

In linea con le indicazioni e gli obiettivi della pianificazione regionale e locale si adotteranno sistemi volti alla minimizzazione della produzione di rifiuti ed alla massimizzazione del recupero delle frazioni riutilizzabili.

I rifiuti saranno sempre gestiti e smaltiti nel rispetto delle norme di settore.

3.2.2 PIANO PER L'ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA INTEGRATO DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI NELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA

Il "Piano per l'Organizzazione del Sistema Integrato di Gestione dei Rifiuti Urbani (R.U.) nella Provincia della Spezia" è stato approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n° 23 del 3 Marzo 2003.

Con Delibera del Consiglio Provinciale n° 18 del 9 Febbraio è stata approvata una Variante al Piano per l'ampliamento della Discarica "Le Gronde" in Comune di Bonassola.

3.2.2.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano contiene la descrizione degli elementi tecnici per la definizione degli interventi di programmazione della gestione dei Rifiuti Urbani (R.U.) ed assimilati nel territorio della Provincia della Spezia; il Piano propone una strategia di gestione dei rifiuti basata principalmente sulla prevenzione e sul recupero dei R.U. considerando come auspicabilmente marginali le ipotesi di incenerimento senza recupero energetico e di messa in discarica.

Il documento analizza le possibili strategie attuabili su scala provinciale tenendo in considerazioni tutte le variabili presenti sul territorio; in esso si espone lo stato di fatto del sistema di raccolta differenziata, si propongono diversi modelli operativi e si individuano gli indirizzi operativi per i quattro comprensori in cui è stata suddivisa la Provincia della Spezia: Golfo; Val di Magra; Riviera; Alta, media e bassa Val di Vara.

Il Piano individua i siti idonei per la realizzazione degli impianti di trattamento e smaltimento dei rifiuti in base al fabbisogno impiantistico del territorio ed alla produzione di r.u. presente.

Le tipologie di infrastrutture individuate dalla Provincia per lo stoccaggio e la valorizzazione dei materiali sono: il centro di raccolta, per il conferimento da parte delle utenze domestiche e il centro di separazione e valorizzazione, dove vengono trasportati i rifiuti provenienti dall'attività di raccolta differenziata.

Per la corretta definizione degli obiettivi di raccolta la provincia ha inoltre attivato analisi specifiche relative alla produzione di R.U. da parte dei sub-ambiti della ATO; il Piano evidenzia, per ogni sub-ambito, un obiettivo prefissato di raccolta da raggiungere per ogni frazione merceologica; attraverso queste valutazioni parziali, si identificano gli obiettivi complessivi medi sia del sub-ambito, nel suo totale, che dell'intero ATO provinciale.

Il Piano analizza il sistema di smaltimento di rifiuti della Provincia della Spezia individuando la locazione degli impianti attualmente presenti sul territorio e proponendo alcuni possibili siti di localizzazione per quei nuovi impianti ritenuti necessari per venire incontro alle necessità provinciali.

Ai tempi della stesura del Piano, si avevano quattro discariche per lo smaltimento dei R.S.U e si individuava la necessità di realizzare: 3 impianti per il trattamento dei rifiuti; 1 impianto di trattamento RSU; 1 impianto di compostaggio; 1 discarica di servizio.

Dalla data di pubblicazione della legge alcuni degli impianti previsti sono stati realizzati.

3.2.2.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

L'area di interesse ricade nel comprensorio "La Spezia Portovenere".

Attualmente i rifiuti prodotti dai "Cantieri Navali di La Spezia srl" sono riconducibili alle normali attività connesse alla cantieristica navale e come tali trattati secondo la vigente normativa di settore.

L'intervento di ampliamento e relativo ampliamento a mare comporterà modeste modifiche delle quantità di rifiuti prodotti (si amplia il piazzale del cantiere) mentre non ci sarà alcuna variazione delle tipologie e delle modalità di gestione e smaltimento degli stessi.

Non si evidenziano elementi di contrasto con la pianificazione di settore.



Figura 9 suddivisione in subambiti della Provincia della Spezia

3.2.3 POLITICA REGIONALE DEI TRASPORTI

La Regione Liguria non possiede piani specifici per il settore dei trasporti; alcuni indirizzi sono previsti nel Programma Regionale di Sviluppo 1997-2001, in particolare:

- interventi di potenziamento delle direttrici autostradali Torino-Savona e Genova-Serravalle;
- potenziamento delle linee ferroviarie;
- rafforzamento della viabilità ordinaria e potenziamento della rete con varianti esterne agli abitati;
- trasporto urbano con controllo della mobilità;
- potenziamento dell'aeroporto Genova Sestri Ponente ed interventi sugli aeroporti di Villanova d'Albenga e di Luni.

Rispetto alla grande rete viaria statale regionale, le maggiori esigenze sono connesse in primo luogo alle grandi aree urbane, in secondo luogo allo sviluppo di mobilità prodotta dai porti, in terzo luogo alla necessità di migliori collegamenti tra aree costiere, aree interne e regioni limitrofe.

In particolare per l'area spezzina si evidenzia la necessità del collegamento della viabilità di interconnessione portuale e di variante esterna della SS N° 1 (Aurelia) all'abitato del Comune della Spezia, con il completamento dell'asse di penetrazione al porto e l'interconnessione con il sistema autostradale in località Fornola ed urbano.

Risulta inoltre necessario il completamento della progettazione della variante di interconnessione tra l'area del Magra ed il Comune di Lerici, con particolare riferimento alle SS n° 331 di Lerici e n° 432 della Bocca di Magra.

Il progetto non prevede alcuna modifica della rete infrastrutturale-viaria attuale; inoltre, come meglio evidenziato nel Quadro di Riferimento Ambientale, la realizzazione del progetto non comporterà alcuna modifica del traffico urbano esistente.

Non si rilevano , quindi, interferenze fra la realizzazione del progetto e la politica del Programma Regionale di Sviluppo in materia di trasporti.

3.2.4 PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE – FONDO EUROPEO SVILUPPO REGIONALE 2007-2013

Il POR Liguria risulta coerente con le priorità indicate dai regolamenti Comunitari (CE) n. 1080/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale che definisce i compiti del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il campo di applicazione del suo intervento con riguardo agli obiettivi «Convergenza», «Competitività regionale e occupazione» e «Cooperazione territoriale europea» quali definiti all'articolo 3, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1083/2006 con particolare riferimento alle norme in materia di ammissibilità al sostegno del Fondo, all'articolo 5 "Competitività regionale e occupazione" il quale stabilisce che nell'ambito dell'obiettivo competitività regionale e occupazione, l'intervento del FESR nel quadro delle strategie di sviluppo sostenibile, nel promuovere l'occupazione, si concentra principalmente sulle tre priorità:

1) innovazione e crescita della base produttiva
2) ambiente e prevenzione dei rischi
3) accessibilità e sviluppo territoriale

Questo piano, quindi, ampliamente articolato, pianifica a livello regionale quegli interventi per cui è possibile usufruire dei fondi europei, eventualmente con un ulteriore contributo della Regione Liguria.

Al POR è anche associato uno specifico PSR-Programma Regionale di Sviluppo Rurale che da le indicazioni ed i criteri con i quali investire ed ottenere finanziamenti nell'ambito di una politica generale di recupero dei contesti rurali ed agricoli della Regione.

Nella tabella che segue sono più in particolare sintetizzate le priorità strategiche e gli obiettivi specifici in cui si articola il POR, coerentemente con quanto definito con il Documento Strategico Regionale (DSR – approvato dalla Giunta Regionale con la Deliberazione n. 46 del 15/12/2006).

ASSE 1- Innovazione e crescita della base produttiva	
Obiettivo Specifico	Obiettivo Operativo
Innovazione e crescita della base produttiva	○ Potenziare le opportunità di RDI del sistema produttivo ○ Promuovere processi di innovazione e sostenere l'imprenditorialità

ASSE 2 - Ambiente e prevenzione dei rischi	
Garantire la sostenibilita' ambientale dello sviluppo attraverso la prevenzione e protezione contro i rischi naturali e la promozione dell'ecoefficienza energetica	○ Difesa del suolo e prevenzione dei rischi naturali ○ Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili e miglioramento dell'efficienza energetica
ASSE 3 -Accessibilità e sviluppo territoriale	
Migliorare la vivibilità, l'accessibilità, l'attrattività e la coesione sociale delle città e del territorio	○ Sviluppo urbano sostenibile (art. 8 Reg. 1080/06) ○ Accessibilità ○ Valorizzazione delle risorse naturali e culturali ai fini dello sviluppo economico sostenibile del territorio
Assistenza tecnica	
Obiettivo Specifico	Obiettivo Operativo
Garantire l'efficiente programmazione e implementazione del Programma	○ Assistenza, Sorveglianza, monitoraggio, controllo ○ Valutazione ○ Informazione e Comunicazione ○ Acquisizione e trasferimento di competenze

Ad ogni obiettivo operativo sono fatte corrispondere una o più azioni, specificamente volte al raggiungimento dei risultati prefissati, attraverso un'opportuna assegnazione di risorse finanziarie.

Di tali risorse e di tali azioni non andremo specificazioni ulteriori dato che l'intervento in oggetto non ne è in alcuno coinvolto né come soggetto possibilmente usufruttuario né come soggetto interferente con tali azioni e interventi.

3.2.5 PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA E PER LA RIDUZIONE DEI GAS SERRA

In materia di tutela della qualità dell'aria, il documento di riferimento della Regione Liguria è rappresentato dal *"Piano Regionale di Risanamento e Tutela della Qualità dell'Aria e per la Riduzione dei Gas Serra" (Deliberazione del Consiglio Regionale n° 4 del 21 Febbraio 2006).*

3.2.5.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano risponde alle numerose incombenze che la normativa vigente assegna alle Regioni in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria.

Gli obiettivi specifici del Piano sono:

- conseguire, per l'intero territorio regionale, il rispetto dei limiti di qualità dell'aria stabiliti dalle normative europee, entro i termini temporali previsti dalle stesse;
- mantenere nel tempo, ovunque, una buona qualità dell'aria ambiente, mediante:
  - diminuzione delle concentrazioni in aria dei diversi inquinanti con particolare attenzione alle problematiche maggiormente emergenti
  - prevenzione dell'aumento dell'inquinamento atmosferico
- perseguire un miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali;
- concorrere al raggiungimento degli impegni di riduzione delle emissioni, sottoscritti dall'Italia in accordi internazionali, con particolare riferimento all'attuazione del protocollo di Kyoto o derivanti dalla normativa Comunitaria;
- porre le condizioni per la gestione della qualità dell'aria allo stato attuale ed in futuro sulla base di strumenti di conoscenza consolidati ed efficienti nel campo della gestione dell'informazione, del monitoraggio e della modellistica;
- riorganizzare il sistema di monitoraggio della qualità dell'aria;
- creare le condizioni per consentire un monitoraggio efficiente delle azioni che hanno influenza sulle emissioni e sulla qualità dell'aria;

- favorire la partecipazione ed il coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico.

Il Piano ha, in breve, la seguente struttura:

- inquadramento generale contenente la sintesi delle strategie del Piano e la descrizione delle caratteristiche del territorio ligure;
- elementi di sintesi sull'inquinamento atmosferico;
- mappatura del territorio regionale (con riferimento agli inquinanti da DM 60/02 ed all'ozono)
- riorganizzazione del sistema di monitoraggio e analisi dello stato di qualità dell'aria negli anni 2003 e 2004;
- analisi delle tendenze con la proiezione dello stato di qualità dell'aria fino al 2015;
- caratteristiche delle zone mappate;
- scenari di Piano con le proposte delle misure da attuare nel territorio;
- disposizioni attuative del Piano.

Il Piano suddivide i Comuni della Liguria in 6 classi, in funzione dei livelli di concentrazione degli inquinanti rilevati: per essi propone misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi prefissati da normativa.

Per quanto concerne la proiezione delle emissioni (scenari emissivi al 2005, 2010, 2015), effettuata tenendo conto delle disposizioni già definite dalla normativa europea o nazionale e dalla pianificazione regionale, il Piano stima a livello regionale per l'anno 2010 una diminuzione per quasi tutti gli inquinanti ad eccezione della CO_2 per la quale è previsto un aumento di circa l'8%.

Il Piano identifica, al fine di conseguire un miglioramento generalizzato della qualità dell'aria e degli obiettivi stabiliti dalla normativa comunitaria e nazionale, le seguenti misure:

- riduzione del traffico veicolare, identificato dal Piano come la principale fonte di inquinamento;
- applicazione, nelle attività produttive, della migliore tecnologia disponibile atta a garantire alte efficienze di abbattimento e conseguente minimizzazione dell'impatto da inquinanti non convenzionali e metalli pesanti;
- riduzione dei consumi energetici o utilizzo di fonti di energia ad emissione nulla nei settori civile ed industriale;
- limitazione delle emissioni di composti organici volatili e metano.

Per i procedimenti ambientali inoltre il Piano costituisce riferimento per le procedure di VIA, di VAS e di rilascio dell'AIA ad impianti esistenti e nuovi. In particolare:

- gli esiti dei procedimenti di VIA, di VAS e di rilascio dell'AIA ad impianti nuovi non devono compromettere le finalità di risanamento della qualità dell'aria nelle zone delimitate ai sensi dell'Art. 8 4 del D.Lgs 351/99 e di mantenimento della qualità dell'aria nelle zone delimitate ai sensi dell'Art. 95 del medesimo decreto;
- per le zone delimitate ai sensi dell'Art. 8 del D.Lgs 351/99:
- le prescrizioni contenute nell'AIA rilasciata a impianti esistenti o nuovi di competenza delle Province devono essere riferite, sotto il profilo del contenimento delle emissioni in atmosfera sia convogliate che diffuse, all'applicazione delle BAT (Best Available Tecnology) migliori contemplate dalle linee guida nazionali emanate ai sensi del D.Lgs. 372/99 o dai BREF (BAT Reference Documents) e, se del caso, contenere condizioni particolari in relazione alle peculiarità del contesto di inserimento degli impianti;
- le Province, nell'ambito del procedimento di rilascio dell'AIA ad impianti di competenza nazionale, formulano pareri riferiti all'applicazione delle BAT contemplate dalle linee guida nazionali emanate ai sensi del d.Lgs. 372/99 o dai BREF e, se del caso, propongono condizioni particolari in relazione alle peculiarità del contesto di inserimento degli impianti;
- qualunque modifica, anche migliorativa, agli impianti classificati nell'inventario regionale delle emissioni come puntuali o localizzati, che possa influire sulle emissioni in atmosfera o sulla dispersione delle stesse, dovrà essere preventivamente comunicata alle Amministrazioni provinciali, alla Regione ed ad ARPAL.

Per quanto concerne la zonizzazione del territorio regionale, ai sensi dell'Art. 7 del D.Lgs N° 351 del 1999 "Attuazione della Direttiva 96/62/CE in Materia di Valutazione e di Gestione della Qualità dell'Aria Ambiente" le Regioni devono provvedere, sulla base di valutazioni preliminari in prima applicazione e, successivamente, sulla base della valutazione di dettaglio, alla definizione di una lista di zone e di agglomerati nei quali:

- i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza (Art. 8);
- i livelli di uno o più inquinanti sono compresi tra il valore limite ed il valore limite aumentato

del margine di tolleranza (Art. 8);
- i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi (Art. 9).

La Regione Liguria ha sviluppato un proprio inventario delle emissioni in atmosfera, riferito all'intero territorio regionale, che contiene i dati relativi ai principali inquinanti, ai gas serra, benzene, idrocarburi policiclici aromatici, ammoniaca e metalli pesanti; l'inventario contiene le quantità annue di inquinanti emessi: da tutte le sorgenti relativamente agli anni 1995, 1999 e 2001; dai principali impianti produttivi dal 1995 al 2002; puntuali: principali impianti produttivi; lineari/nodali: principali arterie e nodi di comunicazione; diffuse: sorgenti di tipo puntiforme o lineare che per livello di emissione non si è ritenuto di far rientrare nelle sorgenti puntuali e areali, ad esempio le foreste.

A partire dai dati registrati dalle centraline di monitoraggio, si è provveduto alla determinazione delle concentrazioni di inquinanti sull'intero territorio regionale mediante l'utilizzo di un modello revisionale di dispersone; sulla base dei risultati la Regione Liguria ha proceduto alla zonizzazione del territorio.

La zonizzazione ha interessato i seguenti inquinanti:
- inquinanti monitorati ai sensi del DM 60/02;
- ozono.

Per quanto riguarda gli inquinanti monitorati ai sensi del DM 60/02, in considerazione del fatto che la valutazione preliminare non ha evidenziato superamenti dei limiti per i parametri SO_2, CO, Pb ed NO_2 (media oraria), la zonizzazione ha riguardato NO_2 (media annua), PM10 (media giornaliera ed annua) e il benzene.

Con riferimento ai valori limite per la protezione della salute, le zone sono state delimitate riferendosi ai limiti amministrativi comunali:
- sono stati considerati soggetti a pianificazione i Comuni nei quali il superamento del valore limite aumentato del margine di tolleranza, per almeno uno dei parametri precedentemente indicati:
  - sia stato registrato anche in una sola postazione fissa di misura, purché collocata in modo conforme a quanto previsto dal DM 60/02 e giudicata atta a rappresentare una situazione nella quale una parte della popolazione risulta esposta,
  - sia stato stimato anche in un solo punto del territorio, purché rappresentativo dell'esposizione di parte della popolazione, in base a valutazioni statistiche attuate su dati di campagne di misura,
  - sia stato stimato anche in una sola area (maglia con almeno 25% di copertura urbana di 1 km^2) del territorio, in cui ci sia esposizione di parte della popolazione, in base alle mappe tematiche elaborate nell'ambito della valutazione preliminare, riportanti la distribuzione della concentrazione di inquinanti;
- sono stati considerati soggetti a pianificazione i Comuni nei quali il superamento del valore limite in misura inferiore al margine di tolleranza sia stato registrato o stimato alle stesse condizioni di cui al punto precedente;
- il restante territorio regionale è stato definito zona nella quale adottare un Piano di Mantenimento della qualità dell'aria ai sensi dell'Art. 9 del D.Lgs. 351/99;
- le zone sono state delimitate accorpando più Comuni limitrofi, tenendo conto delle condizioni di qualità dell'aria e della tipologia delle fonti emittenti presenti sul territorio.

In base alle criticità evidenziate, si è proceduto ad accorpare in zone omogenee i Comuni aventi caratteristiche simili in termini di qualità dell'aria e/o di caratteristiche delle tipologie di fonti emittenti.
La classificazione del territorio regionale, ha portato ad individuare sei tipologie di aree così definite:
- **Zona 1 -Agglomerato**: è la zona maggiormente critica, con superamenti, per alcuni inquinanti e limitatamente al tessuto urbano del territorio comunale, dei limiti disposti dal DM 60/2002; le fonti emittenti più rilevanti presenti sul suo territorio sono di tipo misto, cioè di tipo produttivo, da traffico e da riscaldamento civile;
- **Zona 2 -Aree urbane con fonti emittenti miste**: anche in questo caso le aree sono caratterizzate dal superamento di alcuni limiti normativi, la cui entità e vastità del territorio interessato risultano molto minori rispetto alla Zona 1; le fonti emittenti della zona sono, come per la Zona 1, di tipologia mista;
- **Zona 3 -Aree urbane in cui prevale la fonte traffico**: sono comuni in prevalenza costieri, in cui la principale fonte emittente è il traffico; in queste zone sono stati rilevati alcuni superamenti dei limiti in aree urbane limitate dei territori comunali;
- **Zona 4 -Aree urbane in cui prevale la fonte produttiva**: nei comuni di queste zone le emissioni di inquinanti dovute alle attività produttive prevalgono sulle emissioni dovute al traffico; anche in questo caso sono stati rilevati superamenti dei limiti in aree urbane limitate

dei territori comunali;

- **Zona 5 -Aree di mantenimento con pressione antropica non trascurabile**: per questa zona come per la Zona 6 lo stato della qualità dell'aria è stimato essere buono, ma è stata distinta dalla Zona 6 per via di una maggiore pressione antropica legata alle attività costiere, al turismo, al trasporto determinato in particolare dal traffico di attraversamento dell'autostrada e dell'Aurelia;
- **Zona 6 -Aree di mantenimento con bassa pressione antropica**: è la zona residuale del territorio regionale, ma ricopre la maggior estensione; è complessivamente caratterizzata da bassi livelli di pressione antropica e di conseguenza lo stato della qualità dell'aria è stimato essere buono.

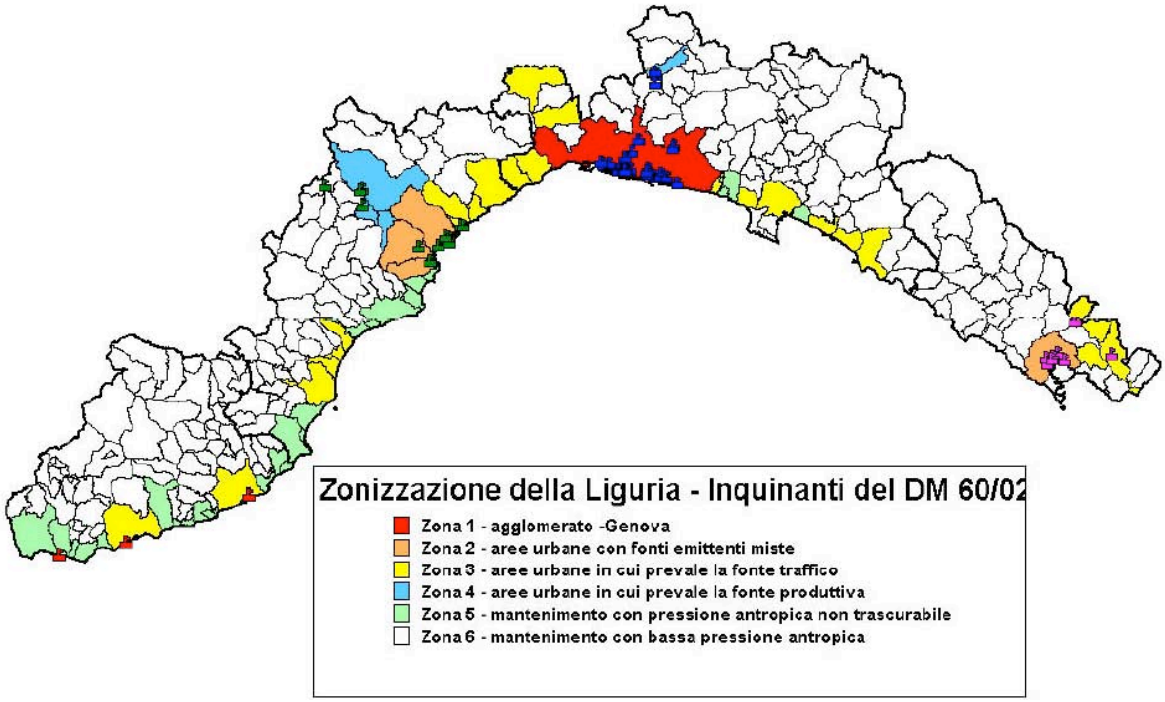


Figura 10 - Zonizzazione per gli inquinanti del DM 60/02 ai sensi degli art. 8 e 9 del d.Lgs.351/99

Per quanto concerne l'ozono, in base ai criteri definiti nell'ambito del documento "L'Ozono Troposferico – Zonizzazione Preliminare del Territorio Regionale" approvato con DGR N° 1175 del 7 Ottobre 2005, la Regione Liguria è stata suddivisa in due tipologie di Zona:

- Zona A, che comprende i Comuni di Genova, Savona, Vado e Quiliano; per tali Comuni il valore bersaglio per la protezione della salute e quello per la protezione della vegetazione risultano superati nelle aree urbane non influenzate direttamente da sorgenti emissive e nelle aree periferiche e suburbane;
- Zona B, che comprende il restante territorio regionale, nell'ambito della quale si stima che i livelli di ozono siano inferiori ai valori bersaglio per la protezione della salute e della vegetazione, ma superiori agli obiettivi a lungo termine.

3.2.5.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

Il Comune della Spezia ricade in **Zona 2 -Aree urbane con fonti emittenti miste** per le quali "*la valutazione della qualità dell'aria ha messo in evidenza il superamento di alcuni limiti normativi, ma l'entità dei superamenti ed il territorio interessato all'interno dei Comuni risulta molto minore rispetto a Genova; le fonti emittenti della zona sono, come per Genova, di tipologia mista*".

Sottozona 2a: La Spezia (se ne riporta la descrizione integrale)

"Nella zona, al 2001, sono stimati superamenti dei limiti del DM 60/02, aumentati dei margini di tolleranza sia per gli ossidi di azoto che per il particolato solido di diametro inferiore a 10 micron; il benzene risulta superiore al solo limite. Il numero di maglie (maglie di un 1 kmq con urbanizzazione superiore al 25%) nelle quali i superamenti sono stimati sono indicati nella seguente tabella.

Tabella 33 – Zona2- Comune di La Spezia Superficie interessata da superamenti dei limiti del DM 60/02

Numero di maglie di 1 Kmq con superamenti per NO2 media annuale	Numero di maglie di 1 Kmq con superamenti per PM10 media giornaliera	Numero di maglie di 1 Kmq con superamenti per PM10 media annuale
8	6	5

Poiché la superficie del Comune di La Spezia è di 51,39 Kmq, si stima cautelativamente che il 15,6% di tale superficie sia interessata da superamenti dei limiti. A La Spezia risultano residenti al 2001 un numero di abitanti pari a 91.391. Si valuta che l'intera popolazione residente sia potenzialmente esposta ai livelli di concentrazioni inquinanti stimati, poiché praticamente tutte le maglie urbanizzate sono interessate da superamenti dei limiti fissati dal DM 60/02. L'analisi dei dati di qualità dell'aria conferma, per il 2001, la valutazione preliminare di cui al paragrafo 2.4.

Per gli anni 2002, 2003 e 2004 evidenzia in particolare che:

• l'andamento delle medie annue di biossido di azoto continua a non evidenziare un trend di miglioramento generalizzabile, anzi in alcune postazioni si rileva un peggioramento più evidente tra il 2002 ed il 2003. Nella zona risulta superato il limite annuo in misura inferiore al margine di tolleranza stabilito per il 2004

• i dati di PM10 non consentono di estrapolare un andamento generalizzato; in zona al 2004 risulta superato il limite giornaliero in misura superiore al margine di tolleranza nella postazione diFossamastra soggetta anche a ricadute di tipo industriale.

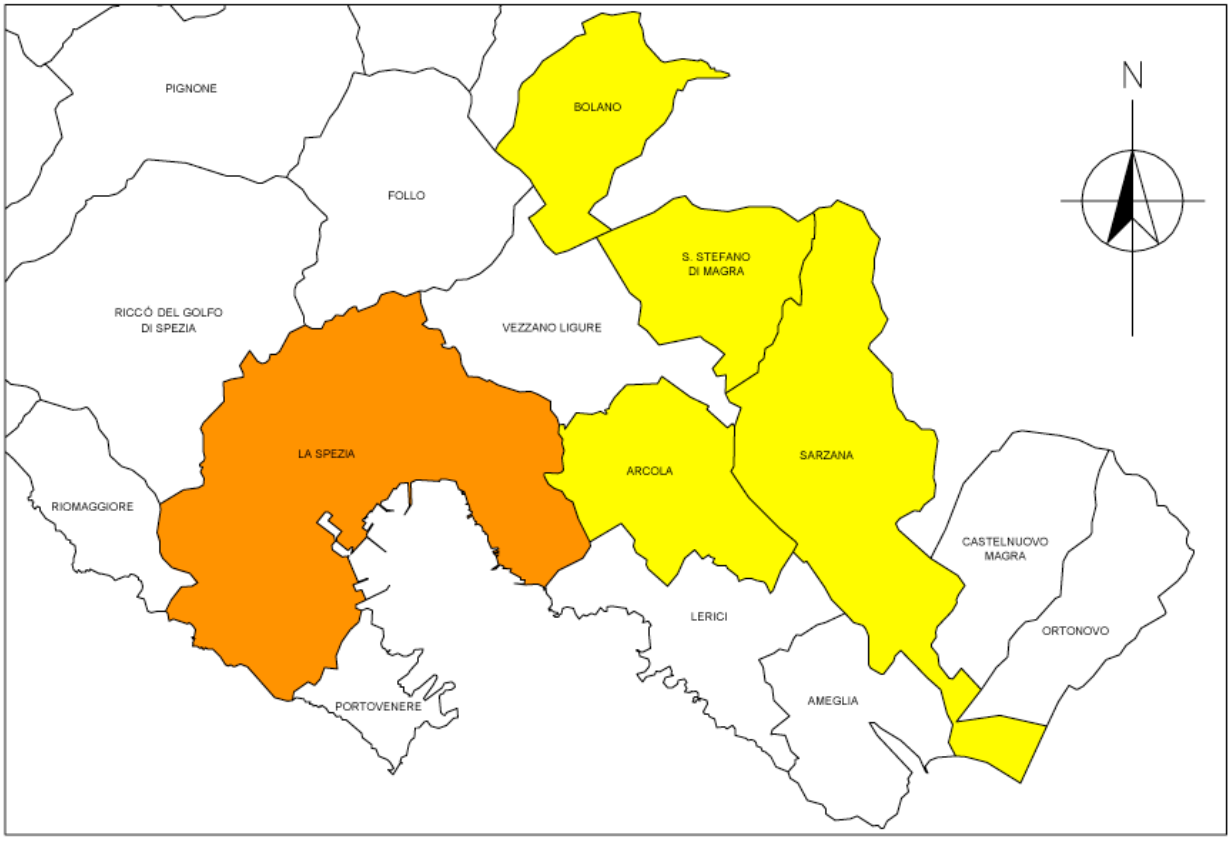


Figura 11 zonizzazione locale degli inquinanti

Lo scenario tendenziale prevede per il Comune di La Spezia un leggero miglioramento delle criticità dovute a NOx e PM10, ma il non raggiungimento dei limiti in tutte le aree comunali alle date stabilite. Come indicato in Tabella 34 il Comune di La Spezia, contribuisce per una quota che va dal 6% all'22%, a seconda dell'inquinante, alle emissioni totali regionali dei principali inquinanti e ad una percentualeche va dal 41% all'89% delle emissioni provinciali.

Tabella 34 La Spezia – Emissioni e contributo al quadro regionale e provinciale al 2001

	CO	COV	NOX	PSF	SOX	C6H6 (Kg	CO2
Totale emissioni La Spezia (Mg)	7.703,46	3.045,92	3.381,72	422,27	2.504,65	35.913	3.702.028
Contributo ad emissioni regionali (%)	6	7	9	11	9	4	22
Contributo ad emissioni provinciali (%)	41	44	59	59	89	38	86

Come emerge dalle altre tabelle riportate nel seguito:

• La combustione nell'industria dell'energia e quindi essenzialmente la centrale Enel, è la prioritaria responsabile delle emissioni di ossidi di azoto (55%); PM10 (64,2%) e SOx (79,9%); significativesono anche le emissioni di COV da tale settore.

• Il contributo al quadro emissivo del sistema dei trasporti (compresa la voce altre sorgenti mobili) è prioritario per CO (91,8%) e per i COV (59,2%) ed è rilevante anche per i principali inquinanti ossia pari al 35,4% per gli ossidi di azoto e al 20,7% per il PM10.

• Più in particolare, la seconda sorgente di emissioni di NOx, dopo la combustione per la produzione di energia, è l'attività marittima che rappresenta il 22% delle emissioni totali e, non trascurabile è anche il contributo dei trasporti su strada (10,3%).

• Le emissioni di PM10 che derivano in prima misura dalla Centrale Enel, sono determinate in seconda misura dal trasporto su strada (complessivamente 10,4%) e dall'attività marittima (7,1%) e va tenuto in considerazione che le maggiori criticità in termini di qualità dell'aria per il Comune della Spezia sono proprio legate a questi ultimi due inquinanti

• Le emissioni di CO determinate principalmente dai trasporti su strada derivano in primo luogo dai motocicli e in secondo luogo dalle automobili; di rilievo sono anche le emissioni dalle attività marittime che rappresentano ben il 37,5%.

• Per quanto riguarda i COV le emissioni più significative derivano dai trasporti stradali (36.6%), di cui 22.2% dai motocicli (il restante per lo più da automobili ed emissioni evaporative); della restante parte si segnala inoltre il contributo del 22.6% dovuto alle attività marittime; del 21,3% dall'industria per la produzione di energia e del 12,8% dall'uso di solventi."

Tabella 35 La Spezia - Contributo percentuale dei diversi macrosettori alle emissioni totali

Macrosettore	CO (%)	COV (%)	NOX (%)	PSF (%)	SOX (%)	C6H6 (%	CO2 (%)
01 Combustione nell'industria dell'energia e trasformaz.fonti energetiche	4,3	21,3	55,1	64,2	79,9	0,01	90,84
02 Impianti di combustione non industriali	1,4	0,4	2,5	6,4	0,8	0,00	2,52
03 Impianti di combustione industriale e processi con combustione	0,4	0,2	6,9	6,5	13,7	0,00	1,56
04 Processi senza combustione	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00
05 Altro trasporto interno e immag. di comb. liquidi	0,0	4,2	0,0	0,0	0,0	1,61	0,00
06 Uso di solventi	0,0	12,8	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00
07 Trasporti	53,3	36,6	10,3	10,4	0,4	98,36	1,90
08 Altre sorgenti mobili e macchine	38,6	22,6	25,1	10,2	5,2	0,00	2,98
09 Trattamento e smaltimento rifiuti	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,00	0,15
10 Agricoltura	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00
11 Altre sorgenti/assorbenti in natura	2,1	0,4	0,0	2,2	0,0	0,00	0,06

Tabella 36 La Spezia - Macrosettore trasporti e altre sorgenti mobili

	CO	COV	NOX	PSF	SOX
Emissione Totale	7.075,41	1.802,40	1.197,85	87,24	141,29
% sul totale di La Spezia	91,8	59,2	35,4	20,7	5,6

La quantificazione degli impatti emissivi dell'intervento è riportata in dettaglio nei Quadri di Riferimento Progettuale ed Ambientale.

Non si rilevano interferenze tra la pianificazione di settore e la realizzazione del progetto.

3.2.6 PIANO REGIONALE DI BONIFICA DELLE AREE INQUINATE

Il Piano di Bonifica delle Aree Inquinate è stato approvato dal Consiglio Regionale in data 1 Giugno 1999 ed è attualmente in fase di revisione. Il Piano costituisce stralcio funzionale del Piano di Gestione dei Rifiuti e deve considerarsi parte integrante dello stesso.

A tale Piano fa riferimento anche la recente Legge Regionale 9 aprile 2009 n° 10*, "Norme in Materia di Bonifiche di Siti Contaminati" (Bollettino Ufficiale della Regione Liguria n° 6 del 15 aprile 2009)* che contiene l'iter procedurale per le attività di bonifica.

Si ricorda, a tale proposito, che il progetto di bonifica per il sito oggetto di V.I.A. è stato sottoposto agli Enti competenti antecedentemente all'entrata in vigore di tale legge e, per tanto, non ha dovuto sottostare alle procedure in essa prescritte.

3.2.6.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano di Bonifica identifica le aree contaminate presenti nel territorio ligure, differenziandole in tipologie e proponendo per ciascuna di esse specifici strumenti e strategie di intervento. Tra le principali si possono individuare:

- le aree produttive ancora con attività in sito;
- le aree produttive dimesse;
- le aree inquinate per sversamenti o discariche di rifiuti che comunque possono generare problemi per l'ambiente o per la salute pubblica in quanto non realizzate con le specifiche richieste dalla Deliberazione Interministeriale del 27 Luglio 1984.

Gli obiettivi che il Piano persegue sono:

- realizzazione di bonifiche o messa in sicurezza secondo le priorità individuate nel Piano medesimo;
- risanamento delle zone contaminate;
- sviluppo dell'attività di prevenzione;
- realizzazione di un sistema informativo sui siti contaminati;
- miglioramento delle conoscenze territoriali e lo sviluppo della ricerca da parte delle Amministrazioni provinciali di eventuali nuovi siti contaminati con adeguamento a scorrimento del Piano Regionale

Nel Luglio 1988 è stata predisposta la prima stesura del Piano di Bonifica delle Aree Inquinate, nell'ambito del quale è stato presentato il primo censimento dei siti contaminati, successivamente aggiornato nel 1992 e nel 1997.

Il Piano prevede per ogni sito una scheda con le seguenti informazioni:

- descrizione del sito (riferimenti localizzativi, cartografia utilizzata, foto eseguite, accesso al sito, presenza di recinzione);
- tipologia dei rifiuti e della natura delle attività industriali che hanno interessato il sito;
- estensione della contaminazione;
- stato di abbancamento dei rifiuti;
- informazioni di natura idrogeologica;
- informazioni di natura urbanistico-paesaggistica.

Per l'identificazione della priorità degli interventi è stato applicato un modello per la valutazione preliminare del rischio, definito come il prodotto della probabilità di accadimento moltiplicata per la conseguenza, relativamente alle seguenti problematiche ambientali:

- utilizzo del suolo e popolazione esposta;
- contaminazione delle acque superficiali;
- contaminazione della falda.

La valutazione del rischio è stata basata sulle informazioni esistenti, sull'uso del sito precedente e attuale, sull'idrologia e idrogeologia locale e sulla generale conoscenza di altri siti oggetto di analoghe attività inquinanti ed ha permesso di associare un valore numerico di rischio ad ogni area da bonificare.

L'applicazione del metodo ha permesso di classificare 14 siti, per i quali procedere a iniziative di monitoraggio, messa in sicurezza ed operazioni di bonifica.

3.2.6.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

In Provincia della Spezia il Piano ha identificato (dato al 1998):

- due siti da bonificare:

- Area dell'Ex Metalli e Derivati/CERMET in Comune di Arcola,
- Ex Discarica SICAM in Comune di S. Stefano Magra;

- l'area di Pitelli ("Area vasta interessante la zona collinare a Sud-Est del Comune della Spezia"), classificata come sito di potenziale rilevanza in fase di aggiornamento del Piano, e successivamente perimetrata come Sito di Interesse Nazionale (si veda quanto riportato nel successivo paragrafo).

L'area d'intervento è inclusa nell'area vasta di Pitelli (vedi la scheda di caratterizzazione del piano riportata di seguito) e dato che manca un programma globale di intervento, l'intervento in oggetto della presente non interferisce affatto con esso, anzi, il progetto di bonifica in attesa di decreto autorizzativo, unitamente al presente ampliamento a mare e agli altri interventi di ammodernamento dei "Cantieri Navali di La Spezia" già in corso , costituisce un intervento di riqualificazione puntuale in linea con quanto affermato nelle indicazioni generali del piano.

INFORMAZIONI RELATIVE AL SITO

Comune:	LA SPEZIA
Località:	Zona di levante
Cartografia:	Estratto Tavoletta I.G.M. 1:25.000

INFORMAZIONI RELATIVE ALLA TIPOLOGIA DEI RIFIUTI

Tipologia delle attività che hanno interessato l'area vasta:

Nell'area collinare posta a sud est del comune della Spezia, di massima compresa tra le frazioni di Pagliari, San Bartolomeo, Ruffino, Pitelli, Pian di Pitelli ed area ENEL, sono stati individuati, nel tempo, numerosi siti per lo smaltimento di rifiuti e precisamente:

- Discarica di categoria 2B in località Pitelli per rifiuti non tossici e nocivi della potenzialità di 320.000 mc. in gestione alla Sistemi Ambientali attualmente sotto sequestro;
- Discarica di categoria 2B in località Saturnia della D.R.I. Pagliari della potenzialità di 900.000 mc. per ceneri ENEL
- Discarica di prima categoria per R.S.U. in località Monte Montada attivata con ordinanza del Sindaco della Spezia
- Discarica di prima categoria per R.S.U. in località Marina (o Vallegrande) attivata con ordinanze del Sindaco della Spezia e del Presidente della Regione
- Discarica di prima categoria per R.S.U. in località Val di Bosca con progetto approvato dalla Provincia della Spezia attualmente in corso di realizzazione.
- Inceneritori per rifiuti speciali e tossico nocivi (n.2) presenti presso la discarica in località Pitelli

Nell'area in argomento coesistono pertanto situazioni diversificate che dovranno essere singolarmente governate all'interno di un Piano globale di riqualificazione dell'area vasta.

Considerato che tra gli impianti presenti nell'area, alcune zone sottoposte ad oggi a sequestro cautelare da parete della Magistratura, individuare precisamente le aree da sottoporre a bonifica può risultare ad oggi prematuro.

Risulta comunque necessario avviare un processo di riqualificazione globale dell'area che attraverso il ridisegno di un nuovo possibile skyline dell'intera area individui i singoli interventi di riqualificazione.

Figura 12 scheda di caratterizzazione del Piano di Bonifica per Pitelli

4 VINCOLI

4.1 PIANO DI BACINO DELL'AMBITO 20 – GOLFO DELLA SPEZIA

Il territorio della Provincia della Spezia è compreso in tre Autorità di Bacino, di esse, quella che ha giurisdizione sul golfo della Spezia è quella di Rilievo Regionale che comprende i bacini scolanti nel versante tirrenico; il Piano di Bacino dell'Ambito 20 – Golfo della Spezia è stato approvato con Delibera del Consiglio Provinciale del 31 Marzo 2003, n° 34 e comprende i comuni di La Spezia, Lerici, Portovenere e parzialmente Arcola ed Ameglia.

4.1.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano (Art. 3 delle Norme di Attuazione) persegue le finalità della difesa idrogeologica e della rete idrografica, il miglioramento delle condizioni di stabilità del suolo, di recupero delle aree interessate da particolari fenomeni di degrado e dissesto e di salvaguardia delle naturalità.

Il Piano è costituito dai seguenti elaborati, contenenti le previsioni di Piano:

- relazione generale;
- schede degli interventi di mitigazione del rischio idraulico;
- norme di attuazione e relativi allegati;
- carta della suscettività al dissesto (pericolosità geomorfologica);
- carta delle aree inondabili (pericolosità idraulica);
- carta del rischio idrogeologico;
- carta degli interventi per la mitigazione del rischio idraulico;
- carta delle fasce di inondabilità.

Il Piano suddivide le aree ricadenti all'interno del bacino in classi di pericolosità idraulica e geomorfologica, per ciascuna delle quali indica gli interventi ammissibili.

In particolare nella Carta della Suscettività al Dissesto sono individuate le seguenti classi di pericolosità (Art. 12):

- suscettività al dissesto molto elevata – frana attiva (P4);
- suscettività al dissesto elevata (P3);
- suscettività al dissesto media (P2);
- suscettività al dissesto bassa (P1);
- suscettività al dissesto molto bassa (P0).

Per quanto concerne la pericolosità idrogeologica, sono identificate le seguenti fasce di inondabilità (Art. 12):

- Fascia A – pericolosità idraulica molto elevata (Pi3): aree inondabili per TR=50 anni;
- Fascia B – pericolosità idraulica media (Pi2): aree inondabili per TR=200 anni;
- Fascia C – pericolosità idraulica bassa (Pi1): aree inondabili per TR=500 anni;
- Fascia B* (ovvero A*): aree storicamente inondate, per le quali non siano avvenute modifiche definitive del territorio tali da escludere il ripetersi dell'evento, ovvero aree individuate come a rischio di inondazione sulla base di considerazioni geomorfologiche o di altre evidenze di criticità, in corrispondenza delle quali non siano state effettuate nell'ambito del Piano le adeguate verifiche idrauliche finalizzate all'individuazione delle fasce di inondabilità.

4.1.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

<u>Reticolo Idrografico</u>

Nel seguito è presentato un estratto della tavola 6 del piano di bacino "Carta del Reticolo Idrografico Principale, Settore Sud" che evidenzia i limiti dei bacini e sottobacini.

L'area di intervento è localizzata nei pressi del bacino del "Fosso Canalone" la cui immissione in mare interessa però l'area dei vicini Cantieri Navali Beconcini.

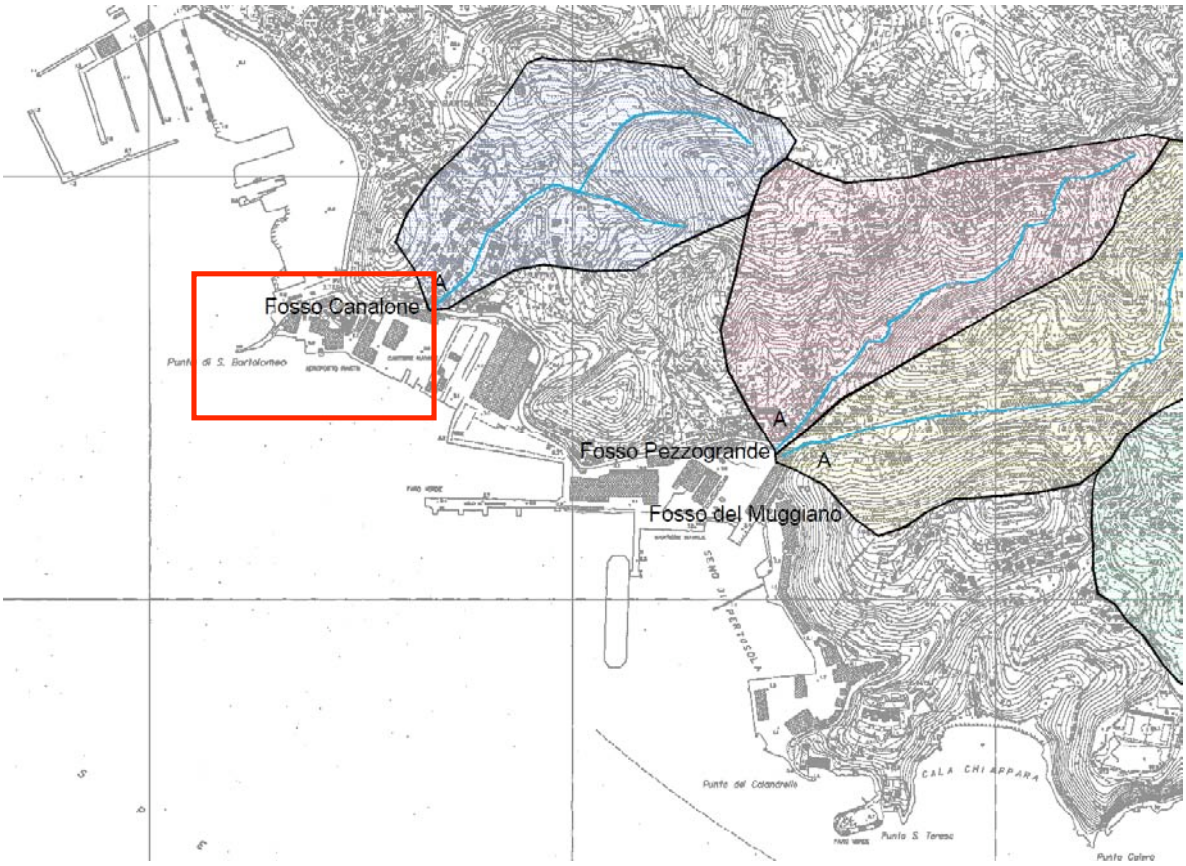


Figura 13-Ambito 20 stralcio della carta idrografica del reticolo principale

Pericolosità Geomorfologica

Per ciò che riguarda la Suscettività al Dissesto dei Versanti, l'area dell'intervento si inquadra in un'area P0-Suscettività di Dissesto Molto Bassa per la quale le norme non forniscono alcuna indicazione.

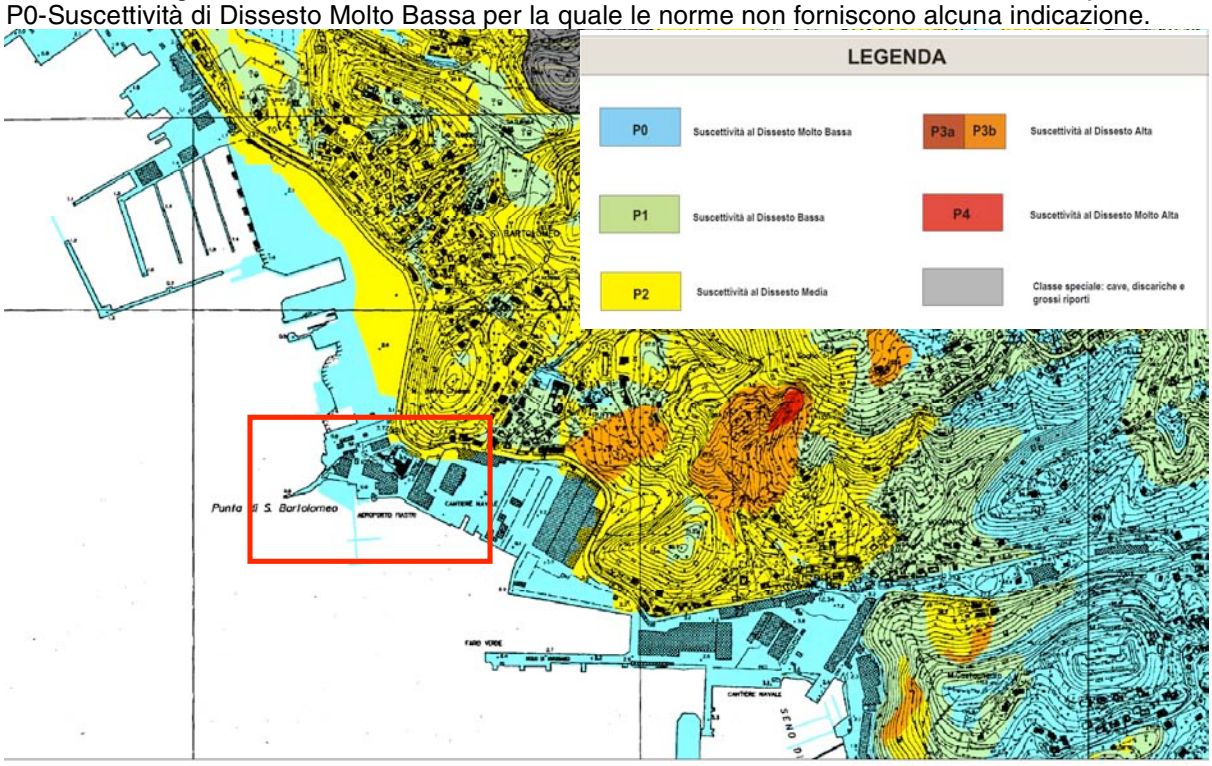


Figura 14-estratto tav.10 Carta di Suscettività al Dissesto dei Versanti

In considerazione della tipologia dell'intervento, che interessa unicamente un'area di ampliamento a mare, si può rilevare che non ci saranno incrementi del rischio di dissesti da versante e che quindi non sono presenti elementi di contrasto tra il progetto e le indicazioni di Piano.

Pericolosità Idraulica

Per quanto concerne la pericolosità idraulica, si rileva che l'Autorità di Bacino non ha provveduto alla perimetrazione delle fasce di inondabilità e che analizzando il PUC del Comune della Spezia, l'area non risulta presentare alcun tipo di Pericolosità idraulica, pertanto si può escludere che l'area dell'intervento possa creare conflitti con la pianificazione vigente.

4.2 PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE

Il Piano di Tutela delle Acque della Regione Liguria (PTA) è stato adottato con Deliberazione n°1119 dell'8 Ottobre 2004; esso è previsto dall'art. 44 del D.Lgs 152/99 e costituisce un piano stralcio di settore del Piano di Bacino ai sensi della Legge n° 183 del 1989.

Successivamente, a seguito di osservazioni formulate dall'Autorità di Bacino del Fiume Magra e dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, è stata proposta una Variante al Piano.

Tale Variante, approvata dalla Giunta Regionale (seduta n° 2677 del 20 Aprile 2006), è stata adottata con la deliberazione n°1119 dell'8 ottobre 2004.

4.2.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano, in attuazione a quanto stabilito dalla vigente normativa, definisce le priorità degli interventi sulla base dell'oggettiva necessità del rispetto delle disposizioni di cui al d.Lgs. 152/99 e successivi:

- priorità 1: interventi che sarebbe stato necessario realizzare entro il 31/12/2000
- priorità 2: interventi che sarebbe necessario realizzare entro il 31/12/2005
- priorità 3: interventi che sarebbe necessario realizzare entro il 31/12/2008
- priorità 4: interventi che sarebbe necessario realizzare entro il 31/12/2016

Il Piano è costituito da una relazione di sintesi, suddivisa in:

- quadro di riferimento tipo generale e normativo;
- ambito di applicazione;
- quadro conoscitivo ambientale;
- definizione degli scenari d'intervento;
- strumenti (all'interno dei quali sono indicate le Norme di Attuazione del Piano);
- appendice
- una serie di allegati contenenti: quadro normativo programmatico, in cui sono presentate le normative italiana ed europea in materia di ambiente che hanno rilevanza per i piani di tutela delle acque; caratteri idrologici e stima dei valori di portata dei corpi idrici significativi; monitoraggio dei corpi idrici superficiali e sotterranei e dell'ambiente marino-costiero; elaborazioni statistiche sulla qualità delle acque, comprensive dei risultati dell'analisi in componenti principali sui bacini liguri; quadro conoscitivo sulle pressioni, in cui sono presentate le fonti di pressioni sulle acque ed è descritta, per esteso, la metodologia utilizzata per la stima dei carichi puntuali e diffusi; stima del fabbisogno idrico, che descrive la metodologia utilizzata per la stima del fabbisogno idrico nonché i risultati dettagliati dell'elaborazione; linee guida per la delimitazione delle aree di salvaguardia, in cui sono riportati i riferimenti normativi con i criteri e le priorità con cui delimitare le aree di salvaguardia attorno alle captazioni ad uso idropotabile; schede monografiche relative ai singoli corpi idrici oggetto del PTA (in esse si riporta l'inquadramento territoriale, idrologico, idrogeologico, climatico, naturalistico, vegetazionale etc., gli indicatori secondo il modello DPSIR -Determinanti Pressione Stati Impatti Risposte); gli obiettivi ed interventi previsti, la valutazione ambientale strategica del PTA, finalizzata a valutare la sostenibilità del Piano.

Il PTA persegue i seguenti obiettivi:

- proseguimento del monitoraggio quali-quantitativo delle acque in particolare nella matrice sedimento e della qualità biologica;
- ottimizzazione della gestione degli scarichi;
- previsione di piani di risanamento o di bonifica con uno specifico monitoraggio delle varie matrici ambientali;

- miglioramento dell'efficienza del sistema depurativo, con la realizzazione di nuovi impianti di depurazione o la manutenzione e l'adeguamento degli esistenti, con particolare attenzione alla gestione degli scarichi industriali;
- per le zone agricole, l'introduzione e lo sviluppo delle norme di "buona pratica agricola" contenute nel relativo Codice approvato con DM 19 Aprile 1999.

4.2.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

L'area d'intervento ricade, come già evidenziato, all'interno dell'Ambito 20 – Golfo della Spezia, per il quale il Piano di Tutela delle Acque non evidenzia particolari criticità relativamente alla qualità delle acque superficiali e sotterranee. Il Piano inoltre non presenta campagne di monitoraggio relative alla qualità delle acque marine all'interno della rada della Spezia.

Come meglio indicato nel Quadro di Riferimento Progettuale, gli scarichi dovuti all'incremento di superficie causato dall'intervento di riempimento a mare, consistono in rilasci a mare delle acque reflue industriali e civili, senza comportare alterazioni della qualità del corpo recettore; l'ampliamento del piazzale comporterà inoltre la realizzazione di un impianto di trattamento delle acque di lavaggio che miglioreranno la qualità delle acque immesse nello specchio di mare antistante.

4.3 AREE VINCOLATE AI SENSI DEL D.LGS 42/04

4.3.1 QUADRO NORMATIVO

Il Decreto Legislativo n° 490 del 29 Ottobre 1999 *"Testo Unico delle Disposizioni Legislative in materia di Beni Culturali e Ambientali, a norma dell'Articolo 1 della legge 8 Ottobre 1999, n° 352*" rappresenta il punto di confluenza delle principali leggi relative alla tutela del paesaggio, del patrimonio storico ed artistico, cioè :

- Legge n° 1089 del 1 Giugno 1939;
- Legge n° 1497 del 29 Giugno 1939;
- Legge n° 431 dell'8 Agosto 1985.

Tale decreto è stato recentemente abrogato in seguito all'entrata in vigore del Decreto Legislativo n° 42 del 22 Gennaio 2004 che costituisce il codice unico dei beni culturali e del paesaggio e che recepisce la Convenzione Europea del Paesaggio per la definizione di paesaggio e per alcuni dei principi inspiratori dell'attività di tutela.

Il Decreto Legislativo 42/04 (successivamente modificato con i D.Lgs n° 156 e 157 del 24 Marzo 2006) disciplina le attività concernenti la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale ed in particolare fissa le regole per:

- Tutela, Fruizione e Valorizzazione dei Beni Culturali (Parte Seconda, Titoli I, II e III, Articoli da 10 a 130);
- Tutela e Valorizzazione dei beni paesaggistici (Parte Terza, Articoli da 131 a 159).

<u>Beni Culturali</u>

Per quello che riguarda i beni culturali in base a quanto disposto dall'art. 10 del D.Lgs. 42/04 (modificato con D.Lgs n°156 del 24 Marzo 2006) sono tutelati i seguenti beni:

- le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, che presentano interesse artistico, storico, archeologico, o etnoantropologico;
- le raccolte di musei, pinacoteche, gallerie e altri luoghi espositivi dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali, nonché di ogni altro ente ed istituto pubblico;
- gli archivi e i singoli documenti dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali, nonché di ogni altro ente ed istituto pubblico;
- le raccolte librarie delle biblioteche dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali nonché di ogni altro ente ed istituto pubblico ad eccezione delle raccolte delle biblioteche indicate all'Art. 47, comma 2, del DPR 24 Luglio 1977 No. 616, e di quelle ad esse assimilabili.

Alcuni beni, inoltre, vengono riconosciuti oggetto di tutela ai sensi dell'articolo 10 del presente Decreto solo in seguito ad un'apposita dichiarazione da parte del soprintendente; tali beni sono:

- cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o

etnoantropologico particolarmente importante, appartenenti a soggetti diversi da quelli indicati al comma 1;
- gli archivi e i singoli documenti, appartenenti a privati, che rivestono interesse storico particolarmente importante;
- le raccolte librarie, appartenenti a privati, di eccezionale interesse culturale;
- le cose immobili e mobili, a chiunque appartenenti, che rivestono un interesse particolarmente importante a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, con la letteratura, l'arte e la cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose;
- le collezioni o serie di oggetti, a chiunque appartenenti, che, per tradizione, fama e particolari caratteristiche ambientali, ovvero per rilevanza artistica, storica, archeologica o etnoantropologica, rivestono come complesso un eccezionale interesse.

Il Decreto fissa precise norme in merito all'individuazione dei beni, al procedimento di notifica, alla loro conservazione, sia diretta che indiretta, alla loro fruizione ed alla circolazione sia in ambito nazionale che in ambito internazionale.

Beni Paesaggistici e Ambientali

Con riferimento ai beni paesaggistici ed ambientali, in base a quanto disposto dall'art. 136 del D.Lgs n°42/04 (modificato con D.Lgs n° 157 del 24 Marzo 2006) sono sottoposti a tutela (ex Legge n° del 1939):
- le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
- le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte Seconda del presente codice (beni culturali), che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, ivi comprese le zone di interesse archeologico;
- le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

In virtù del loro interesse paesaggistico sono comunque sottoposti a tutela dall'articolo 142 del D.Lgs n° 42 del 2004 (ex Legge n° 431 del 1985):
- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto n° 1775 dell'11 Dicembre 1933, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- le montagne per la parte eccedente 1,600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1,200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- i ghiacciai e i circhi glaciali;
- i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dalll'art. 2, commi 2 e 6, del D.Lgs n° 227 del 18 Maggio 2001;
- le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n°448 del 13 Marzo 1976;
- i vulcani;
- le zone di interesse archeologico.

4.3.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

Si riporta uno stralcio dei vincoli indicati dal PUC della Spezia nonché un estratto della "Carta del Patrimonio Archeologico, Architettonico e Storico – Ambientale" (PAASAL), realizzata dalla Regione Liguria quale strumento per il supporto alle decisioni di carattere programmatorio e progettuale.

Dall'analisi della carta emerge come l'area vasta indagata non presenti particolari luoghi di interesse in quanto l'unico vincolo presente è quello legato al paesaggio collinare (aree boschive - art. 142 del D.Lgs 42/04) che per altro ricade al di fuori dell'area di interesse; l'unico vincolo architettonico puntuale presente nell'area è la Chiesa di S.Anna al Muggiano che dista circa 1 km dai confini dell'area d'intervento (che per altro ricordiamo ancora una volta essere un riempimento).

L'area di intervento, pur ricadendo entro i 300 m dalla costa, non ricade nella usuale fascia di rispetto dei territori costieri (art. 142 del D.Lgs 42/04, ex Legge 431/1985) dato che si trova a fare parte di un'area destinata ad attività portuale.

Riassumendo, si può dire che l'intervento non vada in contrasto con alcun tipo di vincolo paesaggistico.

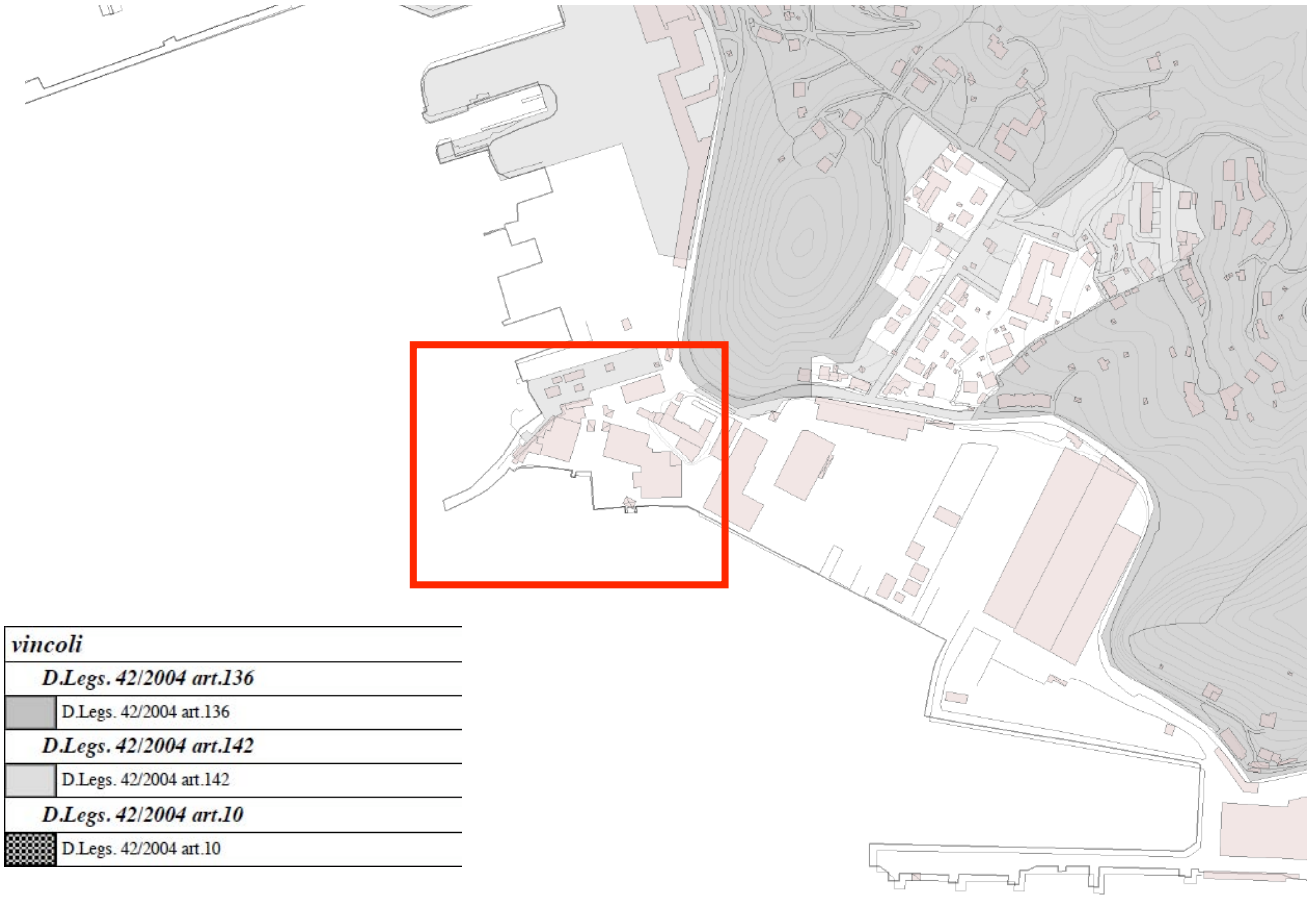


Figura 15 Vincoli paesaggistici dell'area in base al D.Legs. 42/04

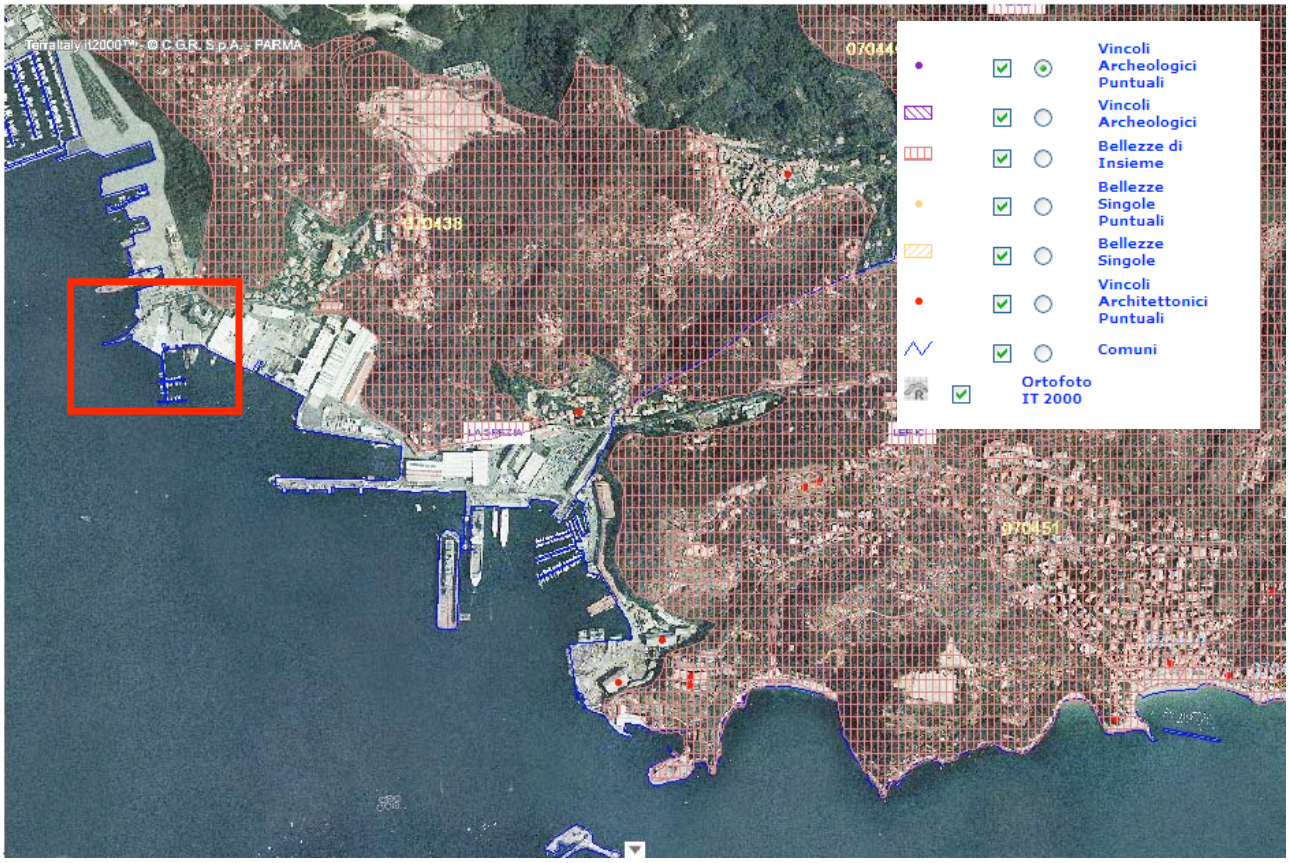


Figura 16 Vincoli paesaggistici dal sito www.vincoli.liguria.it

4.4 AREE SOGGETTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO

Le aree sottoposte a vincolo idrogeologico sono quelle definite dal Regio Decreto 30 Dicembre 1923, n° 3267, *"Riordinamento e Riforma della Legislazione in materia di Boschi e di Terreni Montani"*.

Facendo riferimento alla cartografia dei vincoli fornite dal SIT del PUC del Comune della Spezia, in tutta l'area vasta dell'intervento non risulta la presenza di tale vincolo che invece riguarda tutta la parte occidentale del comune spezzino.

Non si rilevano pertanto interferenze con la vincolistica di settore.

4.5 SISTEMA DELLE AREE PROTETTE TERRESTRI E MARINE

La Legge 394/91 classifica le aree naturali protette e ne istituisce l'Elenco Ufficiale, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato Nazionale per le Aree Protette.

Attualmente il sistema delle aree naturali protette è classificato come segue:

- Parchi Nazionali, costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future;
- Parchi Naturali Regionali e Interregionali, costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali;
- Riserve Naturali, costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati;
- Zone Umide di Interesse Internazionale, costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar;
- Altre Aree Naturali Protette, aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, etc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti;
- Zone di Protezione Speciale (ZPS), designate ai sensi della Direttiva 79/409/CEE, costituite da territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'allegato I della direttiva citata, concernente la conservazione degli uccelli selvatici;
- Zone Speciali di Conservazione (ZSC), designate ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, costituite da aree naturali, geograficamente definite e con superficie delimitata, che:
    - contengono zone terrestri o acquatiche che si distinguono grazie alle loro caratteristiche geografiche, abiotiche e biotiche, naturali o seminaturali (habitat naturali) e che contribuiscono in modo significativo a conservare, o ripristinare, un tipo di habitat naturale o una specie della flora e della fauna selvatiche di cui all'allegato I e II della direttiva 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche in uno stato soddisfacente a tutelare la diversità biologica nella regione paleartica mediante la protezione degli ambienti alpino, appenninico e mediterraneo,
    - sono designate dallo Stato mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale e nelle quali siano applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui l'area naturale è designata. Tali aree vengono indicate come Siti di Importanza Comunitaria (SIC);
- Aree di Reperimento Terrestri e Marine indicate dalle Leggi 394/91 e 979/82, che costituiscono aree la cui conservazione attraverso l'istituzione di aree protette è considerata prioritaria.

Nell'area vasta indagata sono presenti i seguenti parchi :

- Parco Nazionale delle Cinque Terre: istituito con Delibera del Presidente della Repubblica 6 Ottobre 1999, è localizzato nei Comuni di Levanto, Monterosso, Vernazza, Riomaggiore e La Spezia;
- Parco Naturale Regionale di Portovenere: istituito con L.R. 3 Settembre 2001, n° 30, è ubicato in Comune di Portovenere;
- Parco Naturale Regionale di Montemarcello-Magra, istituito nel 1995 dall'unione del Parco Fluviale della Magra con l'area protetta di Montemarcello.

Nell'area vasta di indagine non vi sono Zone di Protezione Speciale (ZPS), mentre sono presenti i seguenti Siti di Interesse Comunitario di cui alla Decisione della Commissione del 19 Luglio 2006 che adotta, a norma della Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, l'elenco dei *"Siti di Importanza Comunitaria per la Regione Biogeografica Mediterranea":*

- SIC *"Portovenere, Riomaggiore, San Benedetto"* (IT1345005), proposto come SIC in data Giugno 1995; ha un'estensione di circa 2,665 ha;
- SIC *"Isole Tino – Tinetto"* (IT1345103), proposto come SIC in data Giugno 1995; l'area protetta presenta un'estensione di circa 15 ha;
- SIC *"Isola Palmaria"* (IT1345005), proposto come SIC in data Giugno 1995; ha un'estensione di circa 160 ha;
- SIC *"Costa di Maralunga"* (IT1345114), proposto come SIC in data Giugno 1995; ha un'estensione di circa 41 ha.

L'area di intervento non ricade all'interno di alcuna delle suddette aree terrestri.

Il Porto della Spezia ricade all'interno dell'area vasta denominata come *"Santuario per i Mammiferi Marini".* Il Santuario per i Mammiferi Marini è un'area marina protetta internazionale creata ai sensi di un accordo tra Italia, Francia e Principato di Monaco per tutelare un vasto tratto di mare costituito da zone marittime situate nelle acque interne e nei mari territoriali della Repubblica Francese, della Repubblica Italiana e del Principato di Monaco, nonché dalle zone di alto mare adiacente.

Le fasi istitutive del Santuario per i Mammiferi Marini, sono state le seguenti:

- inserimento nell'elenco delle aree marine di reperimento previste dalla L. n° 394 del 1991;
- sigla dell'Accordo Internazionale (tra Principato di Monaco, Francia e Italia) relativo alla creazione nel Mediterraneo di un Santuario per i Mammiferi Marini, avvenuta a Roma in data 25 Novembre 1999;
- ratifica dell'Accordo Internazionale con Legge n° 391 dell'11 Ottobre 2001;
- comunicazione dell'entrata in vigore dell'Accordo pubblicata sulla G.U. n° 67 del 20 Marzo 2002.

Nell'Accordo le parti si impegnano a prendere le misure appropriate per garantire uno stato di conservazione favorevole dei mammiferi marini proteggendoli, insieme ai loro habitat, dagli impatti negativi diretti o indiretti delle attività umane.

La realizzazione del progetto potrebbe determinare alcuni impatti sull'ecosistema marino.

Tali impatti sono di lieve entità e soprattutto localmente legati alle fasi di realizzazione dell'intervento di riempimento per le quali sono stati assunti gli accorgimenti progettuali e le misure di mitigazione meglio evidenziati nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale; in ogni caso, non si segnalano elementi di contrasto tra la normativa e l'opera a progetto.

4.6 AREE SOTTOPOSTE A RESTRIZIONI DI NATURA MILITARE

Le norme di riferimento a livello nazionale per le aree sottoposte a restrizioni di natura militare sono la Legge n° 898 del 24 Dicembre 1976 *"Nuova Regolamentazione delle Servitù Militari"* a cui è susseguita nel 1990 la Legge n° 104 del 2 Maggio 1990 *"Modifiche ed Integrazioni alla Legge 24 Dicembre 1976, n° 898 concernente nuova Regolamentazione delle Servitù Militari".*

4.6.1 CONTENUTO DELLA NORMATIVA

La normativa stabilisce che in vicinanza delle opere ed installazioni permanenti e semipermanenti di difesa, di segnalazione e riconoscimento costiero, delle basi navali, degli aeroporti, degli impianti ed installazioni radar e radio, degli stabilimenti nei quali sono fabbricati, manipolati o depositati materiali bellici o sostanze pericolose, dei campi di esperienze e dei poligoni di tiro il diritto di proprietà può essere soggetto a limitazioni (art. 1).

Tali limitazioni sono stabilite nella durata massima di cinque anni e revisionate con scadenza quinquennale in modo da accertare se le limitazioni siano ancora necessarie per le esigenze della difesa nazionale, e debbono essere imposte nella misura direttamente e strettamente necessaria per il tipo di opere o di installazioni di difesa.

In particolare le limitazioni possono consistere (art. 2):

- nel divieto di: fare elevazioni di terra o di altro materiale; costruire condotte o canali

sopraelevati; impiantare condotte o depositi di gas o liquidi infiammabili; scavare fossi o canali di profondità superiore a 50 cm.; aprire o esercitare cave di qualunque specie; installare macchinari o apparati elettrici e centri trasmittenti; fare le piantagioni e le operazioni campestri che saranno determinate con regolamento;
- nel divieto di: aprire strade; fabbricare muri o edifici; sopraelevare muri o edifici esistenti; adoperare nelle costruzioni alcuni materiali.

La legge stabilisce inoltre che in ciascuna Regione sia costituito un Comitato Misto Paritetico di reciproca consultazione per l'esame, anche con proposte alternative della Regione e dell'autorità militare, dei problemi connessi all'armonizzazione tra i piani di assetto territoriale e di sviluppo economico e sociale della Regione e delle aree subregionali ed i programmi delle installazioni militari e delle conseguenti limitazioni (art. 3 così come sostituito dall'art. 1 della L. n° 104 del 2 Maggio 1990).

Il Comitato è altresì consultato semestralmente su tutti i programmi delle esercitazioni a fuoco di reparto o di unità, per la definizione delle località, degli spazi aerei e marittimi regionali, del tempo e delle modalità di svolgimento, nonché sull'impiego dei poligoni della Regione.

Ciascun Comitato, sentiti gli enti locali e gli altri organismi interessati, definisce le zone idonee alla concentrazione delle esercitazioni di tiro a fuoco nella Regione per la costituzione di poligoni, utilizzando prioritariamente, ove possibile, aree demaniali.

Una volta costituite tali aree militari, le esercitazioni di tiro a fuoco dovranno di massima svolgersi entro le aree stesse. Per le aree addestrative, terrestri, marittime ed aeree, sia provvisorie che permanenti, si stipulano disciplinari d'uso fra l'autorità militare e la regione interessata. In caso di mancato accordo il progetto di disciplinare è rimesso al Ministro della difesa che decide sentiti il Presidente della Giunta Regionale ed il Presidente del Comitato Misto Paritetico competenti.

Il Comitato è formato da cinque rappresentanti del Ministero della Difesa, da un rappresentante del Ministero del Tesoro, da un rappresentante del Ministero delle Finanze, designati dai rispettivi Ministri e da sette rappresentanti della Regione nominati dal Presidente della Giunta Regionale, su designazione, con voto limitato, del Consiglio Regionale.

Ogni cinque anni dall'imposizione delle limitazioni si procede a revisione generale per accertare se le limitazioni stesse siano ancora necessarie per le esigenze della difesa nazionale. Per le limitazioni ancora necessarie il comandante territoriale emana decreto di proroga per altri cinque anni, sentito il Comitato Misto Paritetico. Le limitazioni possono essere ridotte o revocate, con decreto del comandante territoriale, anche prima dello scadere del quinquennio (art. 10).

La legge stabilisce inoltre nell'art. 17 che "… deve essere richiesto il parere del comandante territoriale per tutte le nuove realizzazioni o varianti strutturali significative interessanti grandi comunicazioni stradali (strade statali e autostrade) e ferrovie nonché per tutti i lavori interessanti dighe di ritenuta, impianti minerari marittimi, idroelettrici, grandi stabilimenti industriali, centri termonucleari, impianti elettrici ad altissimo potenziale, grandi depositi di olii minerali, oleodotti, metanodotti, in qualsiasi parte del territorio nazionale le opere vengano compiute".

Il parere deve essere espresso nel termine di novanta giorni. Qualora il comandante territoriale non si pronunci entro il predetto termine, la mancata pronuncia equivale all'espressione del parere favorevole.

4.6.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

Nelle immagini seguenti si riportano:
- un estratto della Carta *"Zone Normalmente Impiegate per le Esercitazioni Navali e di Tiro e Zone dello Spazio Aereo soggette a Restrizioni";*
- dettaglio relativo alle aree con vincoli militari ubicate all'interno del Golfo della Spezia;
- estratto dei vincoli militari dal PUC della Spezia

La rada della Spezia e lo spazio marino antistante sono interessati da numerose aree militari così come sono numerose proprietà demaniali ad uso militare sulle coste ed in generale sul territorio comunale. In particolare, a mare, si segnalano le "zone per le esercitazioni di contromisure mine con presenza di ostacoli subacquei e di minamento da parte di aerei "(Area M501) e le "zone per le esercitazioni dello spazio aereo soggetto a restrizioni" (Area P2).

Il progetto di ampliamento a mare dei "Cantieri Navali di La Spezia" non ricade entro alcun tipo di servitù militare quindi la realizzazione del progetto non presenta particolari contrasti con la pianificazione militare vigente.

In questa sede si rileva anche la presenza di una "zona di rispetto" marina dell'aeronautica Militare Italiana indicata nelle tavole dell'Ambito 9 del PRP.

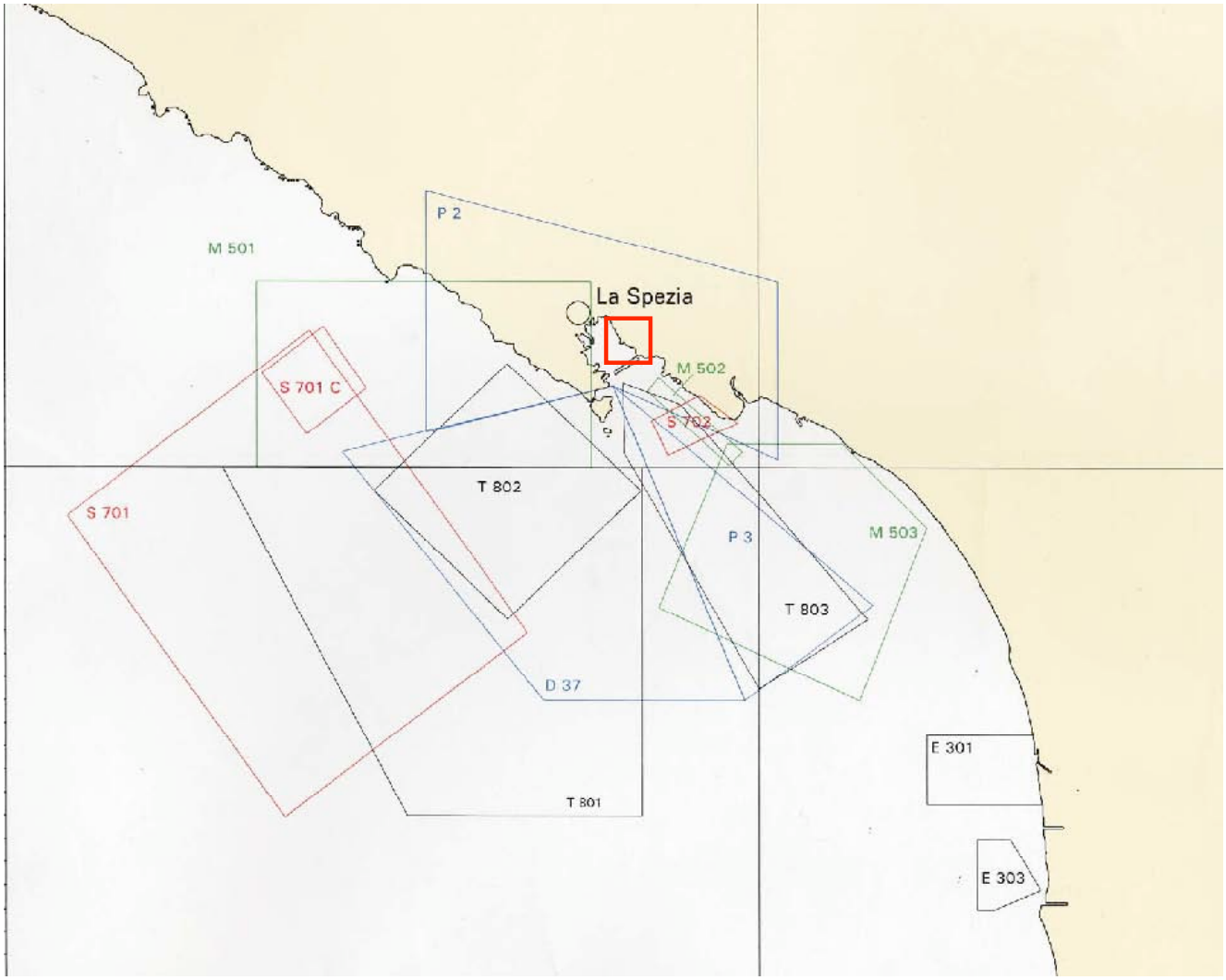


Figura 17 Istituto Idrografico della Marina Zone Normalmente Impiegate per le Esercitazioni Navali e di Tiro

LEGENDA

E - T: ZONE PER ESERCITAZIONE DI TIRO

D-P-R: ZONE PER ESERCITAZIONI DELLO SPAZIO AEREO SOGGETTE A RESTRISTIONI

ZONE PER ESERCITAZIONI CON LANCIO MISSILI

M: ZONA PER ESERCITAZIONI DI CONTROMISURE MINE CON PRESENZA DI OSTACOLI SUBACQUEI E DI MINAMENTO DA PARTE DI AEREI

M: ZONE DI ESERCITAZIONI SOMMERGIBILI

POLIGONI DI TIRO PER ARMI PORTATILI

LIMITI DELLE F.I.R. (FLIGHT INFORMATION REGIONS)

CONFINE CONCORDATO

LIMITI DI GIURISDIZIONE DEGLI AA.CC.PP



Figura 18 vincoli Militari marini interni al Golfo (da ICRAM2005)

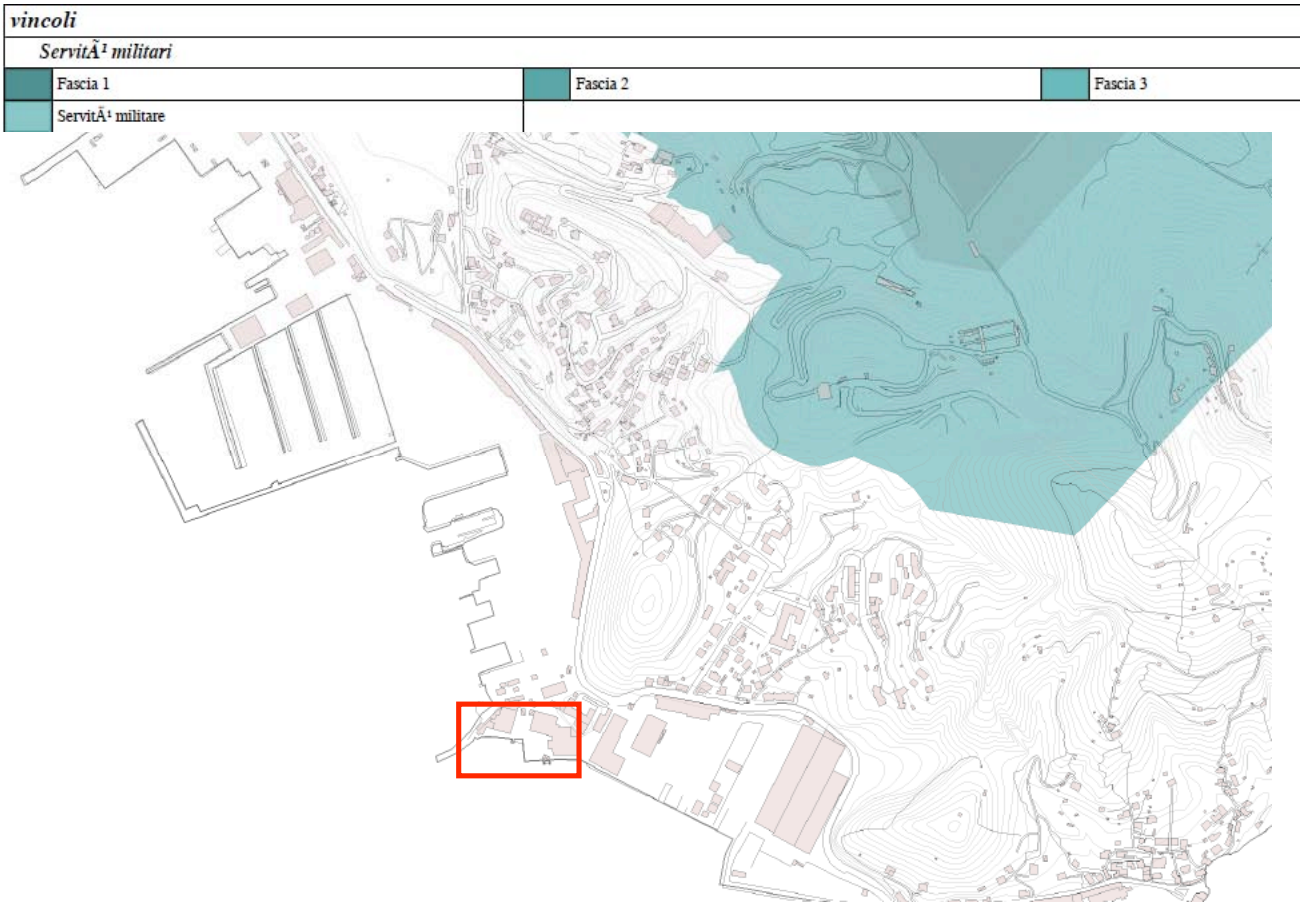


Figura 19 estratto dei vincoli militari terrestri dal PUC della Spezia

5 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

5.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), previsto ai sensi della L.R. No. 36 del 1997, rappresenta il principale strumento di pianificazione territoriale della Regione, in quanto riferimento per i piani provinciali e comunali. Il Progetto di Piano Territoriale Regionale è stato presentato dalla Giunta Regionale in Consiglio il 6 Agosto 2003 e ed è in corso di adozione (fonte sito Regione Liguria).

I materiali del progetto di PTR proposto all'adozione del Consiglio regionale nel sono illustrati per completezza di informazione, come indirizzo di intenti e per completezza di informazione, ma sono privi di valore giuridico.

Il PTR è un piano di indirizzo e contiene gli obiettivi, i temi e i progetti che la Regione vuole promuovere in Liguria; il Piano individua i principali indirizzi di politica territoriale per la Regione:

- 1. I Capoluoghi in fase di rilancio
- 2. Le Città e i fenomeni territoriali emergenti
- 3. Le Città e conurbazioni turistiche costiere
- 4. Lo Spazio rurale

A queste quattro tematiche corrispondono i seguenti obiettivi del PTR:

- 1. Rilancio dei capoluoghi
- 2. Rilancio turistico e riqualificazione urbana delle conurbazioni costiere
- 3. Controllo dei fenomeni emergenti
- 4. Sviluppo dello Spazio rurale

Ad essi si aggiungono due ulteriori obiettivi, con carattere trasversale:

- 5. Progettazione integrata delle Grandi Infrastrutture
- 6. Promozione del Sistema del Verde

La formazione del PTR della Regione Liguria ha comportato l'aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico; la necessità dell'aggiornamento deriva dalla considerazione di diversi fattori:

- è espressamente prevista dalla Legge urbanistica regionale,
- è resa necessaria dall'evoluzione della nozione di paesaggio all'interno del contesto culturale e normativo nazionale ed europeo,
- consente di adeguare lo strumento ai fenomeni territoriali nel frattempo emersi,
- consente di porre rimedio ai punti in cui il vigente PTCP è risultato meno efficace.

5.1.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Progetto di PTR è costituito da:

- Quadro Strutturale;
- Quadro Descrittivo (Progetto di Piano)
- Aggiornamento del PTCP
-

Il Quadro Descrittivo (QD) contiene la lettura critica del territorio ligure e risulta articolato in due sezioni:

- geografia di piano, in cui sono individuate le 4 categorie in cui il Progetto di Piano suddivide il territorio regionale:
  - capoluoghi in fase di rilancio, città e fenomeni emergenti, conurbazioni e città turistiche costiere, spazio rurale;
- temi monografici, contenenti approfondimenti sui temi assunti come rilevanti ai fini dell'elaborazione del Progetto di Piano:
  - infrastrutture, politiche ambientali, turismo, aree produttive dimesse, strumenti di intervento.

Il Progetto di Piano individua gli obiettivi generali e le azioni che ne conseguono; si compone di: documento degli obiettivi, in cui sono riportati sia gli obiettivi generali sia quelli specifici assegnati a ciascun Ambito di progetto;

- quadro strutturale, in cui sono indicate le azioni progettuali e normative finalizzate al conseguimento degli obiettivi di piano;
- quadro sinottico dei rapporti con il PTCP e gli altri piani di settore.

Ad ogni ambito in cui è suddiviso il territorio regionale (Ambito di Progetto) corrispondono obiettivi specifici e, per ciascun Ambito, è fornita una scheda che illustra le strategie d'intervento proposte.

5.1.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

L'area di interesse ricade all'interno dell'Ambito 20 – Golfo della Spezia. L'area di intervento si colloca nel tematismo : *"La Spezia: citta` portuale ed industriale*"; per questo tematismo il PTR indica valori, problemi ed indirizzi normativi.

Ambito 20 - Golfo della Spezia, tematismi presenti:

1. Boschi misti e aree rurali sottoutilizzate
2. La costa
3. La Spezia: evoluzione della città
4. La Spezia: città portuale ed industriale
5. Espansioni residenziali

Ogni tema è caratterizzato da valori problemi ed indirizzi normativi; il tema che riguarda l'area di intervento è: "LA SPEZIA: CITTA` PORTUALE ED INDUSTRIALE (Tradizione militare)"

- valori:
  - importanza economico-produttiva del porto e dell'indotto
  - aree industriali dismesse come occasioni di riprogettazione urbana
  - aree militari di possibile dismissione come occasioni di riqualificazione dell'arco costiero
- problemi:
  - scarsa qualità degli edifici e degli spazi portuali e militari: cantieri, rimesse, caserme, edifici accessori e di servizio
  - carenze di infrastrutture di livello sovracomunale
  - presenza di servitù militari
- indirizzi normativi:
  - valorizzare, riqualificare e riordinare
  - promuovere interventi di riordino e riqualificazione urbana di insieme
  - favorire la messa in sistema degli interventi su aree dismesse per una complessiva riqualificazione del sistema spezzino, anche attraverso la programmazione di interventi di riorganizzazione ed adeguamento di infrastrutture e servizi

Si può rilevare come l'intervento in esame non presenti punti di contrasto con le indicazioni del PTR e anzi si collochi positivamente in accordo con esso avendo lo scopo di "valorizzare, riqualificare e riordinare" l'area: il riempimento a mare dei "Cantieri Navali di La Spezia" si pone infatti come un tassello fondamentale per la successiva riorganizzazione architettonica dell'impianto proprio nell'ottica di migliorarne la qualità sia industriale che produttiva.



Figura 20 Ambito di interesse del PTR: Ambito 20-golfo della Spezia

5.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO (PTCP)

Il Piano territoriale di coordinamento paesistico è uno strumento (previsto dalla L. n°431 del 1985) preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio; la Regione Liguria è stata la prima a dotarsi di un Piano paesistico: il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) è stato adottato nel 1986 e approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale della Liguria n°6 del 26 febbraio 1990, ai sensi della legge regionale n° 39/1984 *("Disciplina dei Piani Territoriali di Coordinamento")*; il PTCP è poi stato successivamente variato ai sensi della L.R. n° 6/1991 e s.m. e degli articoli 69 e 76 della L.R. n° 36/1997 *(LUR-"Legge Urbanistica Regionale")* e successive modifiche, contestualmente alla formazione del Piano Territoriale Regionale.

Il Piano è stato redatto sulla base di un complesso di studi propedeutici e di analisi che hanno consentito di leggere e interpretare il territorio ligure a livello di ambiti paesistici sovracomunali e alla scala locale (1:25.000) con riferimento a tre assetti del territorio:

- assetto insediativo
- assetto geomorfologico
- assetto vegetazionale

Il Ptcp è articolato in tre livelli:

- livello territoriale, le cui indicazioni hanno carattere soprattutto di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione
- livello locale, alle cui indicazioni devono adeguarsi gli strumenti urbanistici comunali
- livello puntuale, che prevede indicazioni di specificazione del livello locale sviluppate dai comuni con particolare riguardo agli aspetti qualitativi

5.2.1 CONTENUTI DEL PIANO

Gli obiettivi che il PTCP persegue riguardano:

- la qualità del paesaggio, patrimonio di cui occorre arrestare il dissipamento e che può essere integrato con nuove ricchezze;
- l'accessibilità al territorio e la fruizione delle sue risorse per scopi ricreativi e culturali, con particolare riferimento alla possibilità di accesso al mare;
- la conservazione nel tempo di quelle testimonianze del passato che rendono possibile riconoscere ed interpretare l'evoluzione storica del territorio;
- la preservazione di quelle situazioni nelle quali si manifestano fenomeni naturali di particolare interesse scientifico o didattico;
- la ricerca di condizioni di crescente stabilità degli ecosistemi, a compensazione dei fattori di fragilità determinati dall'urbanizzazione e dallo sfruttamento produttivo delle risorse;
- l'oculata amministrazione di alcune fondamentali risorse non riproducibili come gli acquiferi, gli arenili, i giacimenti di minerali utili, le piante fertili, etc..
- cartografia di azzonamento;
- relazione che illustra metodi di indagine e le scelte effettuate;
- norme di attuazione.

Il PTCP suddivide il territorio in aree, alle quali viene attribuito un acronimo che esprime la definizione dello stato attuale (categoria descrittiva) e delle compatibilità paesistico-ambientali dei possibili interventi (categoria normativa). Le categorie descrittive di livello locale sono differenziate in funzione dell'assetto al quale si riferiscono.

Per l'assetto insediativo sono:

- Aree Urbane:
  - strutture urbane qualificate SU,
  - parchi urbani PU,
  - valori d'immagine IU,
  - tessuti urbani TU;
- Nuclei Isolati NI;
- Insediamenti Diffusi ID;
- Insediamenti Sparsi IS;
- Aree non Insediate ANI;
- Attrezzature e Impianti AI;
- Manufatti Emergenti ME;

- Sistemi di Manufatti Emergenti SME.

Le categorie normative misurano l'ampiezza delle alterazioni che possono essere apportate all'assetto attuale sulla base di un duplice giudizio di valore: la qualità paesistica; la compatibilità delle alterazioni col mantenimento o col perseguimento di un equilibrio soddisfacente.

Le categorie normative del PTCP si esprimono mediante i termini:

- Conservazione CE;
- Mantenimento MA;
- Consolidamento CO;
- Modificabilità di tipo A, MO-A;
- Modificabilità di tipo B, MO-B;
- Trasformabilità TR;
- Trasformazione TRZ.

Per l'assetto vegetazionale, le categorie descrittive si avvalgono di due classi fondamentali (boschi e praterie) e sono articolate in base alla specie vegetale (fitocenosi) ed alle condizioni ambientali.

Le categorie normative sono:

- Boschi:
  - Conservazione CE,
  - Mantenimento MA,
  - Consolidamento CO,
  - Modificabilità MO,
  - Trasformazione TRZ;
- Praterie:
  - Mantenimento MA,
  - Trasformazione TRZ.

Per quanto riguarda, l'assetto geomorfologico, a causa della sostanziale inalterabilità dei caratteri strutturali, nel PTCP sono indicate le sole categorie normative:

- Conservazione CE;
- Mantenimento MA;
- Consolidamento CO;
- Modificabilità di tipo A, MO-A;
- Modificabilità di tipo B, MO-B;
- Trasformazione TRZ;
- Attività di cava.

5.2.2 AGGIORNAMENTI E VARIANTE DI SALVAGUARDIA DELLA FASCIA COSTIERA

Il PTCP è in corso di aggiornamento ai sensi della LUR, contestualmente alla redazione del Piano Territoriale Regionale. L'aggiornamento del PTCP riguarda innanzitutto la redazione di cartografie informatizzate dell'assetto insediativo del livello locale, contenenti tutte le varianti, l'inserimento della zonizzazione relativa alle aree carsiche e la legenda di tutti i manufatti emergenti e i sistemi di manufatti emergenti (ME e SME).

Con riferimento al livello territoriale del PTCP approvato nel '90, il nuovo livello territoriale:

- sostituisce le schede relative ai 100 ambiti sia nella componente descrittiva che in quella di indirizzo, declassandole, unitamente alla suddivisione del territorio in 100 ambiti, al livello di documentazione storica della formazione del piano e delle sue scelte;
- elimina completamente le tabelle degli indirizzi per la pianificazione relative ai 100 ambiti territoriali,
- sposta sul livello locale le indicazioni a carattere di proposta (riportate sulle tavole del livello locale, in scala 1:25,000).

L'aggiornamento del PTCP è articolato in quattro sezioni:

- ambiti e temi;
- trasformazioni;
- analisi;
- normativa.

Sono stati individuati 21 ambiti: in ciascuno di questi sono stati messi in evidenza i temi paesistici che maggiormente li caratterizzano e che sono percepiti dalla collettività quali caratteri distintivi. Per ciascuna realtà in cui i singoli ambiti sono suddivisi sono stati evidenziati i caratteri distintivi e le principali problematiche.

L'aggiornamento del vigente PTCP è articolato in due fasi:

a) adozione in via prioritaria di una variante cosiddetta "di salvaguardia" della fascia costiera con riferimento alle indicazioni di livello locale dell'assetto insediativo, avente ad oggetto le aree sottoposte a maggiore pressione trasformativa;

b) adeguamento complessivo del PTCP, previa intesa con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ai sensi del combinato disposto degli articoli 156 comma 3, 143 comma 2 e 135 del citato "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio":

Al momento è stata adottata una "Variante di salvaguardia della fascia costiera" con delibere della Giunta Regionale n° 940 del 10 luglio 2009 e n° 1006 del 24 luglio 2009; essa riguarda il territorio di 82 comuni liguri e contiene proposte di modifica riferite al livello locale-assetto insediativo del Piano territoriale di coordinamento paesistico.

5.2.3 RELAZIONI CON IL PROGETTO

L'area di intervento dei "Cantieri Navali di La Spezia" ricade all'interno dell'Ambito 20 – Golfo della Spezia, secondo l'aggiornamento del PTCP; per completezza, dato che questo "numero" appare in molte tavole del PTCP, si fa presente che secondo la "vecchia" classificazione l'area ricadrebbe nell'ambito n°95-La Spezia.

I temi di interesse identificati per questo ambito riguardano:

- i boschi misti ed aree rurali sottoutilizzate;
- l'evoluzione della città della Spezia;
- la costa;
- la città portuale ed industriale – espansioni residenziali.

Il riempimento del cantiere risulta all'interno della realtà della città portuale ed industriale così come è già stato illustrato nel PTR.

Gli indirizzi normativi tendono a promuovere interventi di riordino e riqualificazione urbana di insieme ed a favorire la messa in sistema degli interventi su aree dimesse per una complessiva riqualificazione del sistema spezzino, anche attraverso la programmazione di interventi di riorganizzazione ed adeguamento di infrastrutture e servizi. Di seguito si illustrano gli stralci dei 3 assetti di Piano del PTCP vigente.

Assetto Insediativo

Zonizzazione Assetto Insediativo	**AI CO**
Identificativo	56868
Componente - Regime Normativo	**AI CO**
Descrizione Componente - Regime Normativo	Attrezzature Impianti a regime normativo di Consolidamento
Numero Tavola	51
Atto/Data Approvazione Zona	DCR n° 6 del 26/02/1990
Data Aggiornamento	08/07/2009

L'area è regolata dall'art.56 della normativa:

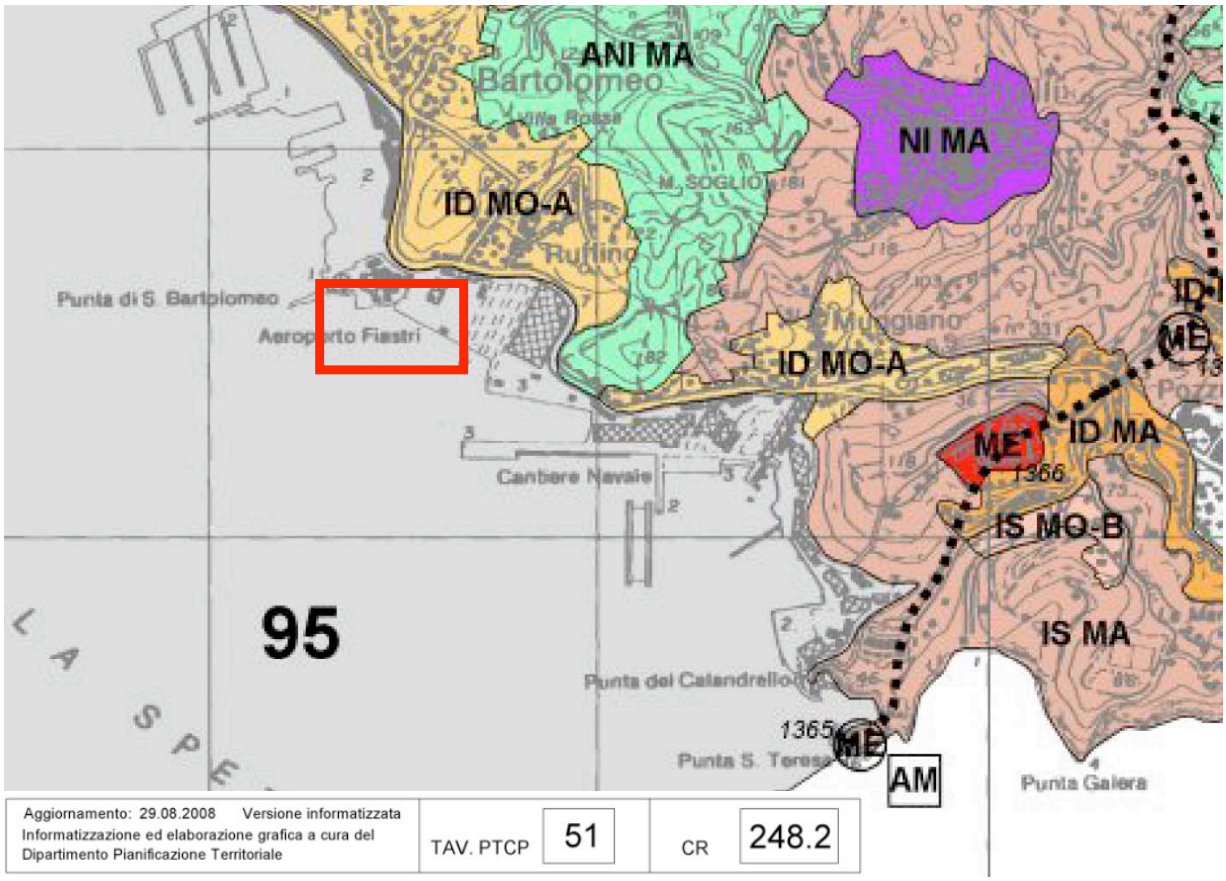
"Attrezzature e Impianti - Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (AI-CO)

1. Tale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente non presenti una configurazione sufficientemente definita né un corretto inserimento ambientale, oppure presenti carenze funzionali superabili mediante interventi che, pur incidenti sotto il profilo paesistico, siano a tale riguardo compatibili.

2. L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico-ambientale.

3. Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale."

L'intervento di riempimento è in linea con le indicazioni dell'assetto insediativo in quanto costituisce le basi per il processo di consolidamento ed ammodernamento dei "Cantieri Navali di La Spezia srl" in atto.



COMPONENTI / REGIMI NORMATIVI		Area non insediata ANI	Insediamento sparso IS	Insediamento diffuso ID	Nucleo isolato NI	Area urbana AU	Attrezzature impianti AI	Manufatti emergenti e sistemi ME
CONSERVAZIONE	CE	ANI CE	IS CE	ID CE	NI CE	PU		ME SMEn
MANTENIMENTO	MA	ANI MA	IS MA	ID MA	NI MA	SU IU	AI MA	
CONSOLIDAMENTO	CO			ID CO	NI CO		AI CO	
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A			ID MO-A	NI MO-A			
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	ANI MO-B	IS MO-B					
TRASFORMABILITA'	TR	ANI TR-ID, NI, TU, AI	IS TR-NI, TU, AI, ID	ID TR-TU				
ART. 38 - NORME DI ATTUAZIONE						TU		
TRASFORMAZIONE	TRZ	TRZ						

PU - PARCO URBANO IU - IMMAGINE URBANA SU - STRUTTURA URBANA QUALIFICATA TU - TESSUTO URBANO
AE - AUTOSTRADE ◯ Indicazione simbolica dell'area di rispetto dei manufatti emergenti

INDICAZIONI PROPOSITIVE

AM	ACCESSIBILITA' AL MARE	CP	CAMPEGGIO CON ACCESSIBILITA' PEDONALE	PA	PERCORRIBILITA' LUNGO I CORSI D'ACQUA
AR	ATTIVITA' RICREATIVA	CV	CAMPEGGIO CON ACCESSIBILITA' VEICOLARE	PO	PARCO ORGANIZZATO
AS	ATTIVITA' SPORTIVA	IE n	ITINERARIO ESCURSIONISTICO	PS	ITINERARIO STORICO-ETNOGRAFICO

Figura 21 stralcio PTCP - Assetto Insediativo

Assetto Geomorfologico

Zonizzazione Assetto Geomorfologico	**MO-B**
Identificativo	7246
Componente - Regime Normativo	**MO-B**
Descrizione Componente - Regime Normativo	MODIFICABILITA' DI TIPO B
Numero Tavola	51
Atto/Data Approvazione Zona	DCR n° 6 del 26/02/1990
Data Aggiornamento	30/05/2008

L'area è regolata dall'art.67 della normativa:

"Regime normativo di MODIFICABILITA' di tipo B (MO-B)
1. Tale regime si applica in tutte le parti di territorio non assoggettate ai regimi normativi di cui ai restanti articoli della presente Sezione.
2. Gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere."

Si ricorda che l'indirizzo di modificabilità, secondo il Piano, si ha quando " l'ambiente, in assenza di valori emergenti, presenta una modesta vulnerabilità sotto il profilo geomorfologico, talché non si manifesta l'esigenza di specifiche azioni di tutela dell'attuale configurazione, ferme restando le normali cautele relative alla corretta gestione del territorio. L'obiettivo è quello di rendere possibili quegli interventi che, seppure motivati da esigenze diverse da quelle proprie del Piano, siano comunque occasione per dar luogo ad un assetto più soddisfacente sotto il profilo ambientale. La pianificazione dovrà pertanto assumere prevalentemente il compito di garantire l'osservanza delle normali cautele preordinate a tutelare la qualità dell'ambiente" (art.17).

L'intervento di progetto non comprometterà l'assetto geomorfologico generale trattandosi di un riempimento a mare la cui stabilità sarà garantita dall'applicazione delle normative realizzative di settore (vedi Quadro di Riferimento Progettuale);in linea con le indicazioni del PTCP sarà garantito il rispetto del territorio attraverso l'adozione di adeguate misure di protezione e controllo nei riguardi di ogni possibile perturbazione sia in fase di costruzione che di esercizio.

Assetto Vegetazionale

Zonizzazione Assetto Vegetazionale	**COL-ISS-MA**
Identificativo	11354
Componente - Regime Normativo	**COL-ISS-MA**
Descrizione Componente - Regime Normativo	Colture - Insediamenti sparsi, serre - Mantenimento
Numero Tavola	51
Atto/Data Approvazione Zona	DCR n. 41 del 03/08/2001
Data Aggiornamento	20/12/2006

L'area è regolata dagli art.58 e 60, nonché dall'art.15 della normativa:

L'art. 15 individua gli indirizzi generali di MANTENIMENTO (MA) volti a preservare uno *"stato di sostanziale equilibrio"* e *"assicurare l'evoluzione naturale dell'ecosistema verso una configurazione di crescente stabilità"*
L'art.58, Colture Agricole – COL, lascia piena libertà di azione per le attività agricole presenti nell'area laddove, in tutte le altre tipologie di assetto vegetazionale, pone dei seri paletti normativi.
L'art.60, "impianti sparsi in serre – ISS", regola le *"parti del territorio considerate dall'articolo 58 e non ricadenti tra quelle disciplinate dall'articolo 59";* queste zone *"per quanto riguarda la costruzione di nuove serre e la modificazione di quelle esistenti, sono pertanto assoggettate ad un regime normativo del MANTENIMENTO che consente la realizzazione di impianti opportunamente ubicati e dimensionati in funzione delle caratteristiche morfologiche e vegetazionali dei suoli, ferma restando l'esigenza di non dare luogo a rilevanti concentrazioni."*

Come è evidente, data la natura dell'intervento (riempimento a mare) e la sua totale inclusione entro un'area già di per sé destinata alla cantieristica, si può ben affermare che la sua realizzazione avviene senza comportare sottrazione di aree verdi (per l'eventuale realizzazione di nuove serre o colture) o interferire con l'assetto vegetazionale del territorio. Non si evidenziano elementi di contrasto con le indicazioni di Piano.
L'intervento non è in contrasto neanche con la proposta di Variante di salvaguardia della fascia costiera in quanto si trova al di fuori delle aree per cui sono proposte variazioni normative e/o cartografiche.

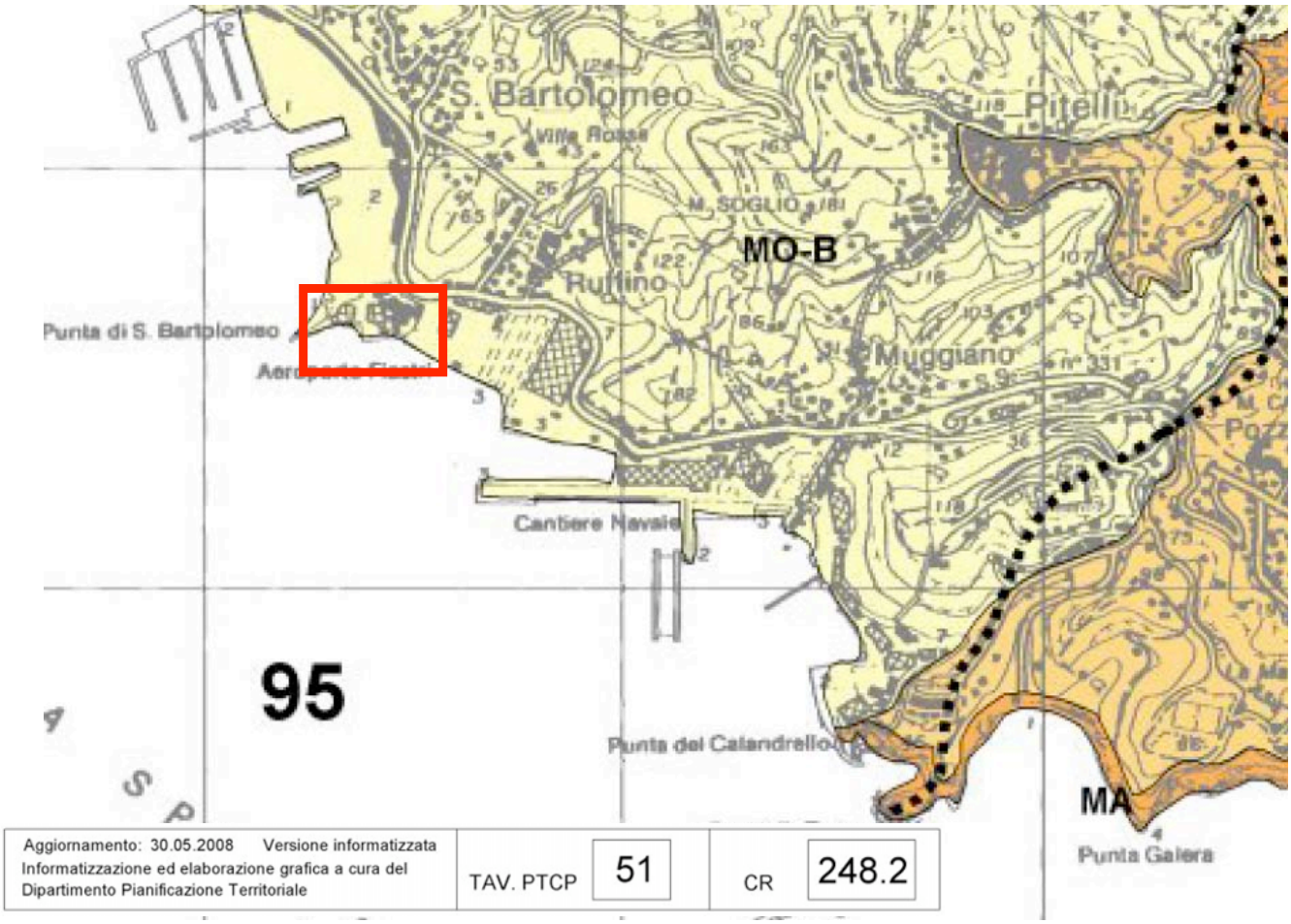


Figura 22 - stralcio PTCP - Assetto Geomorfologico

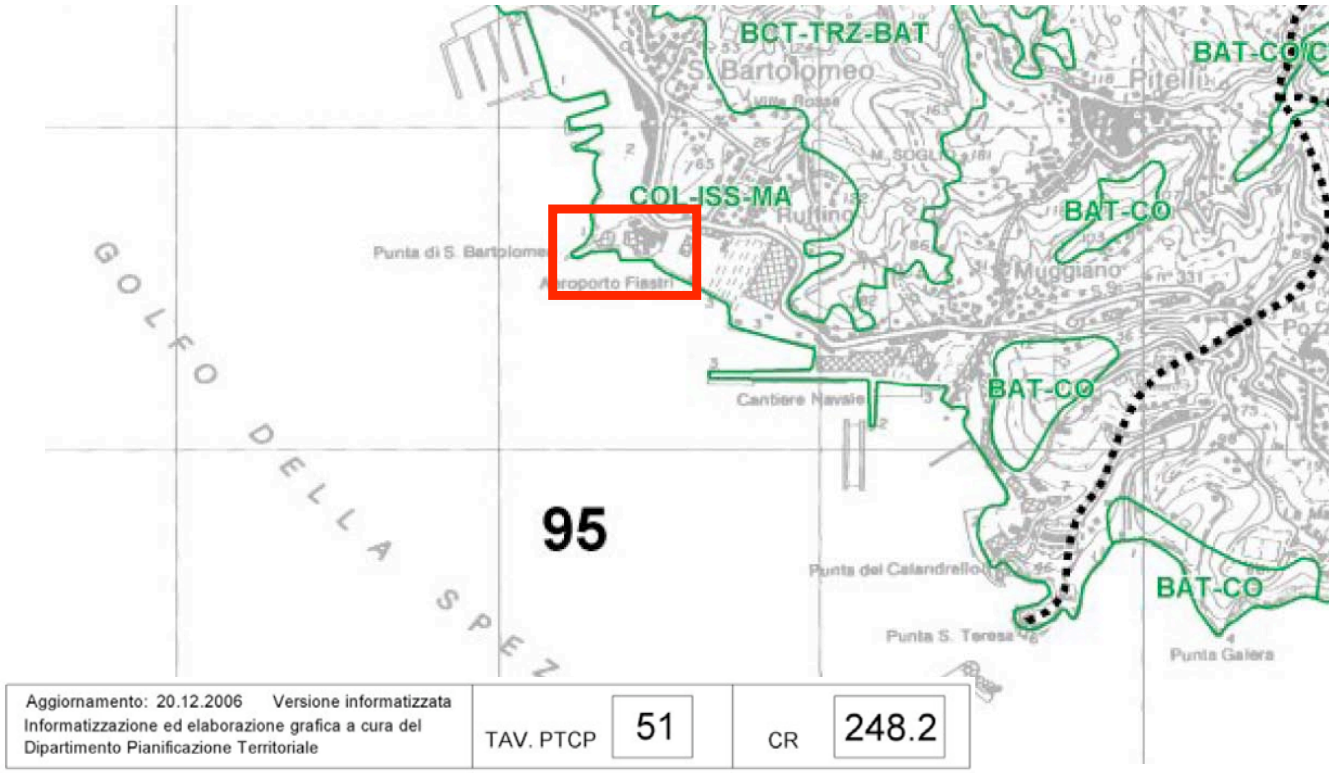


Figura 23 - stralcio PTCP - Assetto Vegetazionale

5.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA (PTC)

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia della Spezia è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n° 127 del 12 Luglio 2005.

5.3.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il PTC definisce le strategie e gli indirizzi generali per le scelte di pianificazione territoriale, paesistica, ambientale ed urbanistica di rilevanza sovracomunale.

Il Piano risulta costituito dai seguenti elaborati:

- la Descrizione Fondativa ed il Documento degli Obiettivi, che definiscono un'immagine del territorio provinciale attraverso la lettura dei valori, dei problemi e delle prospettive. Oltre alle conoscenze ed interpretazioni della realtà locale, essi raccolgono anche indicazioni di natura argomentativa e propositiva, rivolta ai PUC. Sono raccolti in:
  - Sezione 1 "La sicurezza, la salubrità, i valori, l'identità e la storia",
  - Sezione 2: "Lo spazio rurale",
  - Sezione 3: "Lo spazio urbano";

- la Struttura del Piano, articolata in:
  - Norme di Attuazione,
  - Tav. 1: "Determinazioni della pianificazione sovraordinata",
  - Tav. 2: "Struttura insediativa dello spazio urbano e rurale",
  - Tav. 3: "Assetto infrastrutturale".

Nella Sezione 1 della Descrizione Fondativi sono presenti:

- il capitolo sulla Sicurezza identifica le criticità del territorio provinciale indagando i possibili rischi (idrogeologico, idraulico, sismico, industriale, incendi boschivi);
- il capitolo sulla Salubrità affronta le tematiche relative alla vulnerabilità del territorio provinciale indagando le varie tipologie. Sono state considerate: vulnerabilità dell'aria, vulnerabilità delle acque, vulnerabilità del suolo, vulnerabilità in conseguenza di campi elettromagnetici, vulnerabilità della quiete;
- il capitolo su Valori, Identità e Storia affronta il tema dei valori considerando l'ambiente non solo come oggetto di tutela, ma come patrimonio di risorse suscettibile di essere adeguatamente promosso; sono state considerate le seguenti componenti: naturale, storico-culturale, rurale.

Nella Sezione 2 – lo spazio rurale, il Piano presenta la tematica della ruralità, intesa come sistema più complesso e articolato di quello riconducibile alla sola sfera delle attività agricole, e proponendo una propria lettura delle principali tipologie di quadri paesistici presenti nello spazio rurale.

Nella Sezione 3 – lo spazio urbano:

- il capitolo sulle Componenti dell'Assetto Insediativo affronta il tema della definizione dello spazio urbano ed il riconoscimento delle prestazioni e specificazioni distintive. In particolare a grande scala emergono due diverse caratterizzazioni insediative, identificabili in altrettanti macroambiti territoriali: il macroambito rurale, a bassa densità insediativa, di funzioni e di relazioni, ed il macroambito urbano, ad elevata densità insediativa ed in cui gli insediamenti sono fortemente relazionati e dotati di variegate e significative funzioni. Quest'ultimo è a sua volta suddiviso in due ambiti: il Golfo, caratterizzato da un centro forte, terminale e da una periferia a raggiera polarizzata su questo e la Val di Magra, contraddistinta da un centro forte, baricentrico, e periferie diffusive che si distribuiscono sulle dorsali di relazione e sui collegamenti ai nuclei storici;
- il capitolo sul Sistema delle Funzioni Produttive identifica i sistemi delle strutture produttive industriali, direzionali, terziarie e commerciali di rilievo sovracomunale;
- il capitolo sul Sistema delle Funzioni Turistiche affronta il tema dell'organizzazione complessiva degli Ambiti Turistici Omogenei;
- il capitolo sul Sistema delle Funzioni di Servizio riporta l'organizzazione complessiva dei sistemi provinciali (attrezzature socioassistenziali, aree sportive, verde di rilievo provinciale, servizi ecologici);
- il capitolo sul Sistema delle Infrastrutture per la Mobilità identifica i sistemi provinciali di trasporto, quale cardine dello sviluppo territoriale locale; il PTC analizza il tema dell'adeguamento dell'offerta di mobilità alla domanda di sistema.

Nelle Norme di Attuazione il PTC evidenzia le prescrizioni:
- da trasferire alla pianificazione comunale;
- da attribuire alla propria pianificazione di settore;
- da concertare con altri enti di scala sovracomunale (parchi, autorità di Bacino).

5.3.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

Secondo la Carta della "Struttura Insediativa dello Spazio Urbano e Rurale", l'area di intervento ricade all'interno del "Sistema degli Insediamenti Produttivi, Aree Produttive della Filiera del Mare , Sistema della Filiera del mare", per cui si fa riferimento all'art.5.3 delle Norme di Attuazione del PTC :

"art.5.3 AREE PRODUTTIVE DELLA FILIERA DEL MARE

1. Rientrano in questa definizione e costituiscono un sistema di interesse provinciale le aree dei Comuni del Golfo (La Spezia, Lerici e Portovenere) che svolgono un ruolo strategico nei confronti delle attività e funzioni produttive legate alla marittimità della provincia, quali in particolare:

– la cantieristica civile e militare

– l'apparato difensivo della Marina Militare

– le attività connesse alla nautica-diportistica

– le aree produttive portuali di cui al successivo art. 5.4.

2 . Si assume come obiettivo della pianificazione che le aree che eventualmente si rendano disponibili a seguito di cessazioni o riduzioni di attività esistenti all'interno del sistema individuato, siano ancora destinate ad attività e funzioni pertinenti alla filiera del mare.

3. Eventuali varianti di tali piani nonché di altri piani che comunque interessino le aree oggetto del presente articolo dovranno essere verificate rispetto a questa indicazione.

4. In relazione all'evoluzione del sistema degli usi produttivi e militari nella costa del Golfo e nel contesto delle necessarie intese, i PUC prevedono che ogni eventuale dismissione di attività produttive, civili o militari, avvenga in coerenza con l'indirizzo generale di potenziamento delle attività connesse alla "filiera del mare".

5. Le aree della cantieristica fluviale sono regolamentate dalle disposizioni del Parco Naturale Regionale Montemarcello-Magra."

L'intervento di riempimento in oggetto è perfettamente in linea con le indicazioni di cui sopra essendo finalizzato proprio a migliorare un'azienda di cantieristica navale.

Nella sezione 1, per quanto riguarda la sicurezza, nell'area non si rileva nessun tipo di indicazione o limite, a sottolineare la stabilità morfologica dell'area; per quanto riguarda invece la salubrità, l'area risulta interagire con due tematismi di vulnerabilità, quello della quiete e quello delle acque.

Per quanto concerne la vulnerabilità delle acque, l'area dei Cantieri Navali ricade in classe ad *"elevata vulnerabilità (Classe E)",* ossia in una *"zona di protezione delle risorse idriche in situazioni litologiche ad elevata permeabilità".* Le azioni di Piano sono direttamente connesse ai più generali obiettivi di: salvaguardia del patrimonio idrico; uso delle acque indirizzato al risparmio ed al rinnovo delle risorse per non pregiudicare il patrimonio idrico e la vivibilità dell'ambiente.

Come meglio evidenziato nei Quadri di Riferimento Progettuale e Ambientale, l'aumento degli scarichi in mare dovuti al riempimento a mare sono ridotti e quindi incidono minimamente sul potenziale fenomeno di contaminazione delle risorse idriche. Per quanto riguarda la vulnerabilità della quiete, l'intervento è classificato come "area industriale ad elevata rumorosità", costituendo pertanto una potenziale fonte d'inquinamento acustico.

Le possibili azioni efficaci del PTC riguardano essenzialmente gli aspetti sistemici della problematica; in particolare, con riferimento alle sorgenti puntuali, sono previste "… cautele progettuali ed esecutive in relazione alle fonti di rumore puntuali (mitigazione alla fonte) nonché in zone sensibili con elevati livelli di rumore". In linea con le indicazioni di Piano, gli interventi di realizzazione dell'intervento saranno attuati nel rispetto dei limiti imposti dalla normativa di settore e saranno adottate tutte le procedure atte a ridurre al minimo ogni possibile fonte di inquinamento acustico. L'intervento in sé avrà una scarsa incidenza sul piano acustico (si veda la Valutazione di impatto Acustico).

Nella sezione 3, di inquadramento dello spazio urbano, l'area di intervento risulta essere inclusa nel *"Sistema delle Funzioni Produttive" ,* I.1 tema *"sistema delle aree della cantieristica",* parte dell'elemento territoriale *"sistema delle aree produttive costiere del Golfo"* per cui è prevista un'evoluzione di *"potenziamento e riqualificazione funzionale"* per cui l'intervento oggetto di VIA si vuole proprio porre alla base. La Descrizione Fondativa pone l'area tra i *"Temi Ed Ambiti Territoriali Specifici-Consolidamento Delle Funzioni Cantieristiche Connesse Alla Difesa ed Alle Produzioni Civili (Cantieristica Pubblica E Privata, Maggiore e Minore)";* nello specifico, *"I.1 - Muggiano: consolidamento della funzione cantieristica: va previsto il consolidamento del sito produttivo di Fincantieri nell'attuale specializzazione funzionale. Nel contesto delle necessarie intese, va approfondito ogni ipotesi di riqualificazione funzionale connesse al potenziamento delle produzioni civili, nel mercato pubblico e privato, ed allo sviluppo delle relazioni tra grande e piccola impresa."*



Figura 24 - PTC-Tav2a - Struttura insediativa dello spazio urbano e rurale

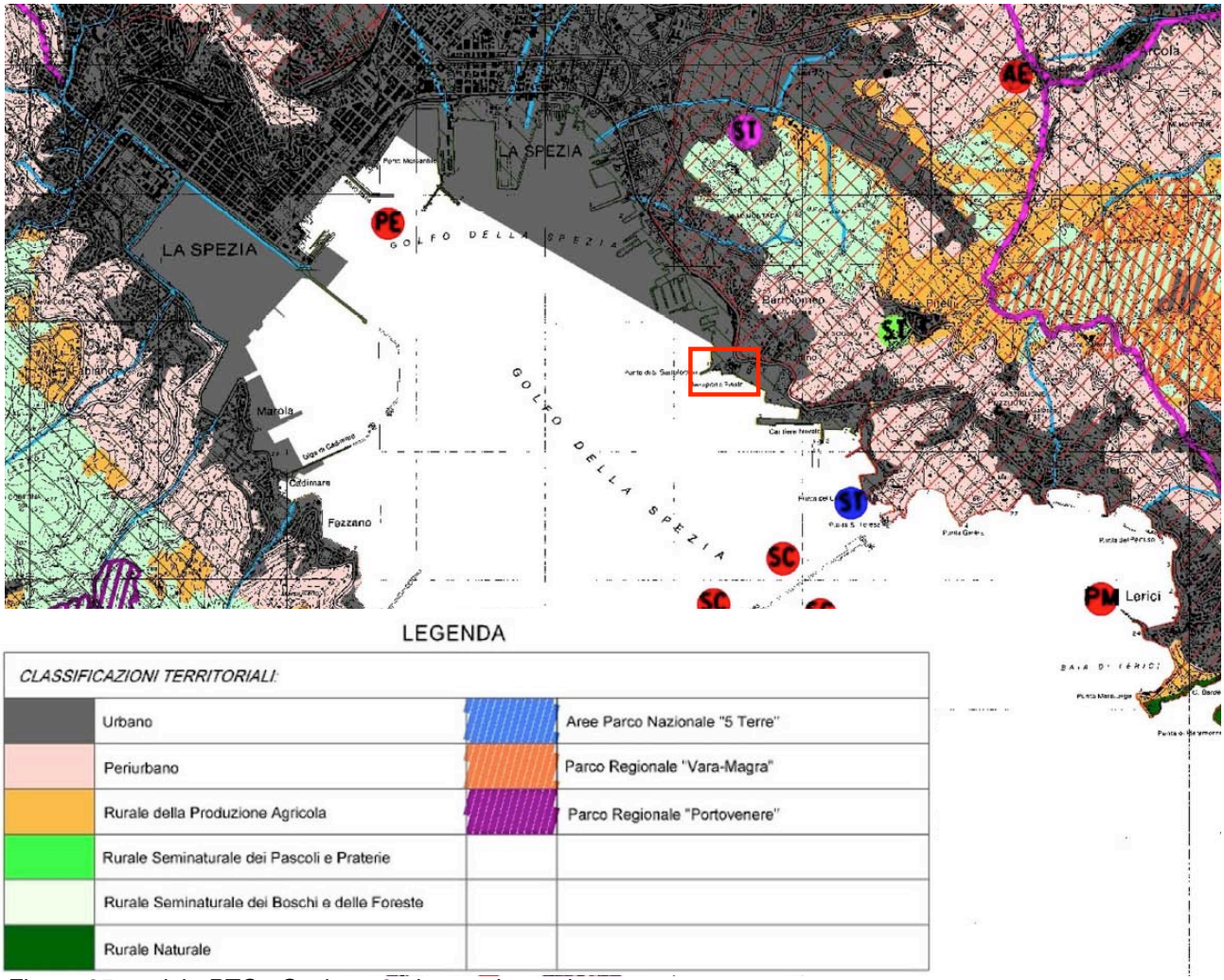


Figura 25 stralcio PTC - Sezione 2 - lo spazio rurale

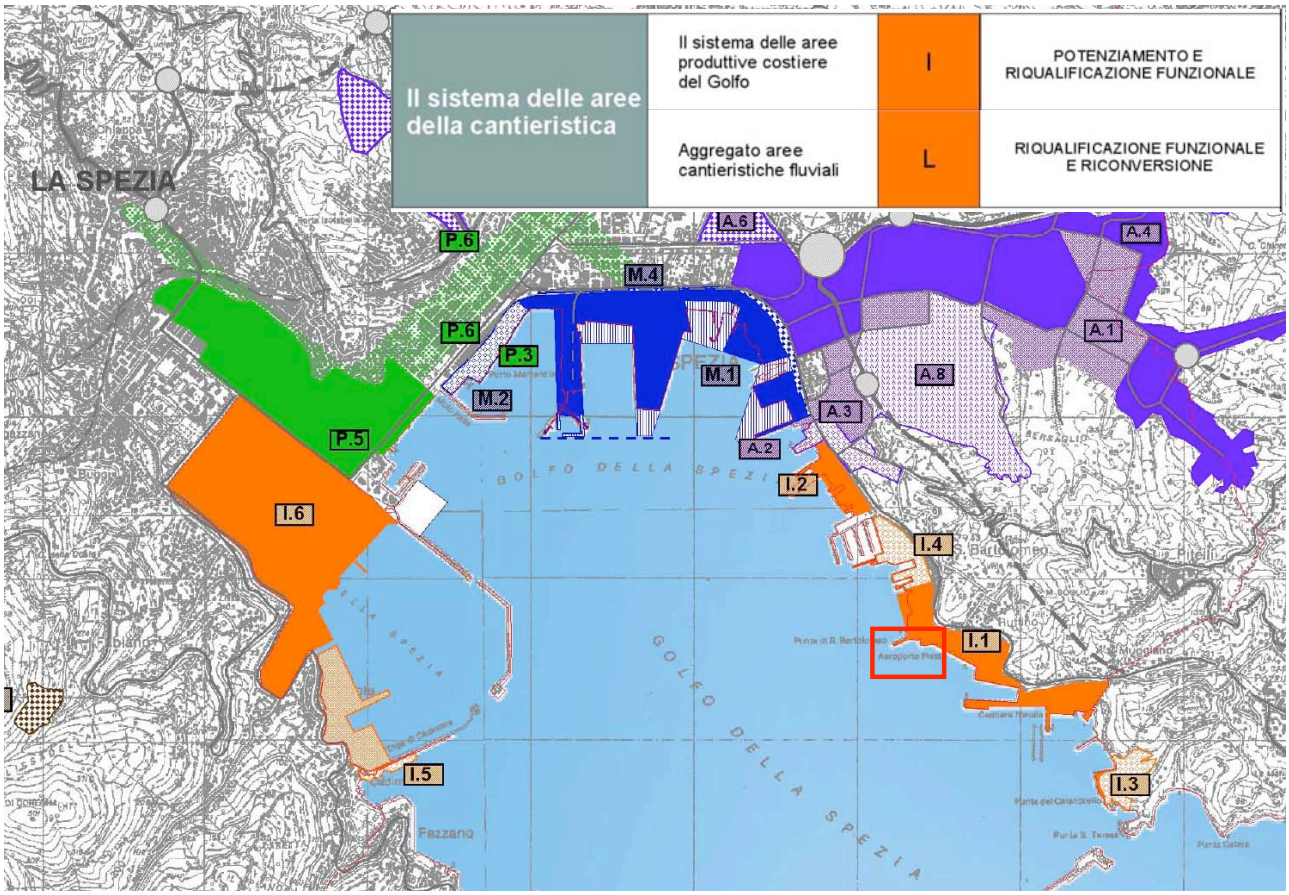


Figura 26 stralcio PTC - Sezione 3 - sistema delle funzioni produttive

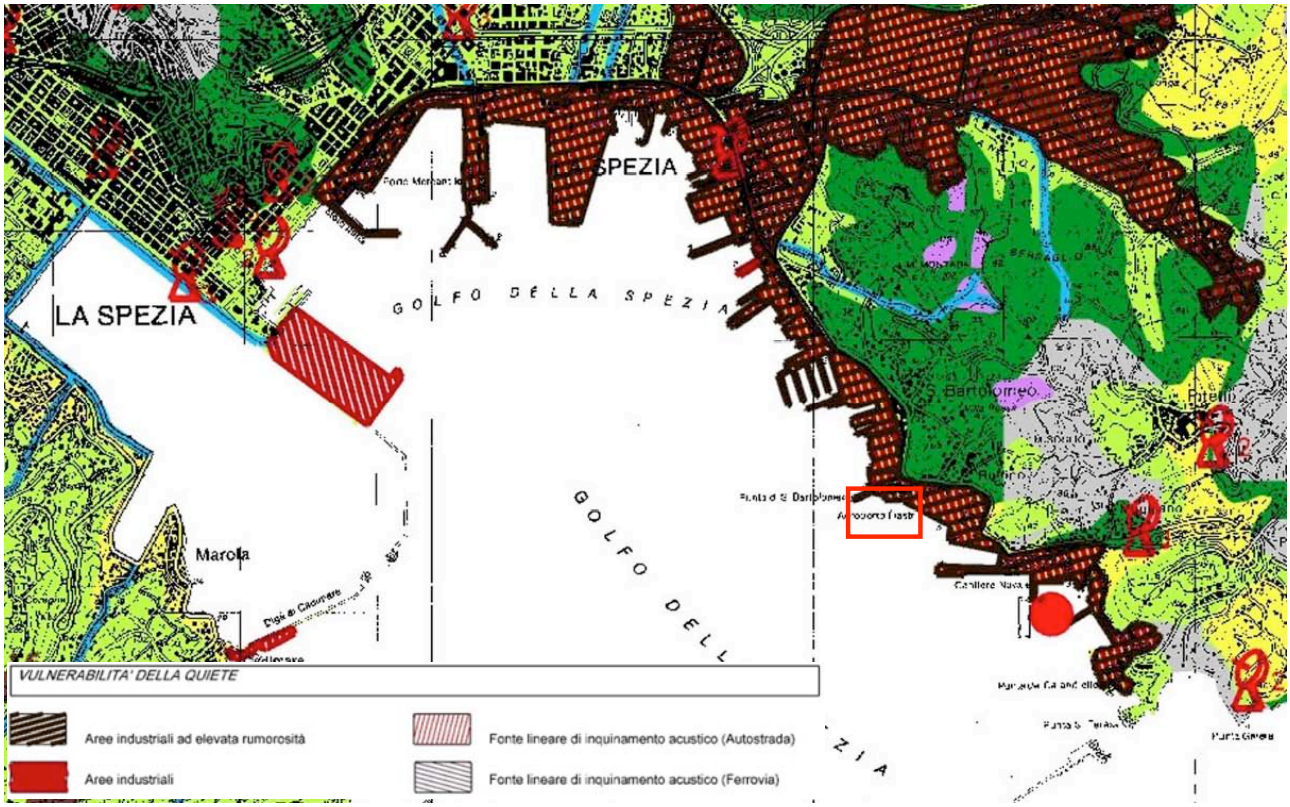


Figura 27 stralcio PTC - Sezione 1: la salubrità

5.4 PIANO DELLA COSTA

Il Piano territoriale di coordinamento della costa (D.C.R. 64/2000) costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati.

Esso ha prevalentemente carattere turistico e di tutela e prende in considerazione solo ambiti localizzativi precisi sviluppando per essi delle politiche di indirizzo specifiche.

5.4.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Piano è articolato in quattro sezioni:

1. i materiali ritenuti necessari per l'approfondimento delle conoscenze
2. le indicazioni relative a quattro settori tematici di interesse regionale: difesa della costa e spiagge, porti turistici, riuso della ferrovia, viabilità costiera
3. le indicazioni di sintesi di livello territoriale, rivolte ad indirizzare Province e ai Comuni nella formazione dei rispettivi strumenti di Piano e di livello locale, riferite all'assetto di singoli tratti di costa (54) per cui vengono formulate specifiche indicazioni di progetto: In questa sezione confluiscono le indicazioni relative a particolari temi progettuali ricorrenti o problematici per l'assetto della zona costiera (ad es. le attività produttive, i porti commerciali, gli impianti di depurazione, ecc.)
4. le norme d'attuazione

I 61 tratti di costa selezionati sono suddivisi in Ambiti Progetto (47) e Ambiti per la Tutela Attiva (14).

I primi sono riferiti a tratti di costa urbanizzati, caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione di particolare complessità o che richiedono una particolare azione di coordinamento; i secondi sono riferiti a tratti di costa di particolare valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, che non ricadono di norma già in aree parco, suscettibili di costituire una risorsa turistico-ambientale alternativa ai modelli tradizionali.

Gli Ambiti per la tutela attiva sono stati individuati, oltrechè ai fini della conservazione del paesaggio, anche come risorsa alternativa al modello di fruizione esclusivamente balneare della costa. Essi sono pertanto più numerosi nel ponente ligure, laddove la conformazione morfologica ha favorito un'occupazione quasi continua dell'edificazione nella fascia costiera, e dove, di conseguenza, i tratti di costa rimasti liberi acquistano una particolare valenza . Si tratta perlopiù di zone in cui alle caratteristiche di pregio paesaggistico naturali (geomorfologiche e vegetazionali) si associano gli interventi dell'uomo (colture, terrazzamenti, vestigia archeologiche e storiche) attraverso cui è possibile leggere le lunghe e complesse vicenda della costa ligure.

5.4.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

Per quanto riguarda l'area di intervento del progetto, esso ricade in un'area esclusa dai tratti di costa selezionati, riportiamo comunque, nell'area vasta dello Spezzino, gli ambiti di progetto e di tutela attiva presenti: nei primi ricadono i due porticcioli turistici della Spezia (AP-42 "La Spezia – Mirabello" e AP-43 "La Spezia – Assonautica") nei secondi ricadono quelle parti di costa esclusa in parte o totalemtne dai precedentemente illustrati piani di tutela, nello specifico l'ATA13 "LitoraleFramura-Bonassola" e l'ATA14 "isole del Golfo-Portovenere Litorale".

L'intervento non contrasta con il Piano.

5.5 PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP)

Il nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto della Spezia è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella seduta del 24 Ottobre 2003 e successivamente è stato sottoposto ad inchiesta pubblica.

L'Autorità Portuale della Spezia in data 1 Marzo 2004 ha avviato la procedura di VIA di competenza nazionale, ai sensi dell'Art. 5, comma 3 della L. 84/94.

Con nota n° 1603 del 28 Dicembre 2004, la Regione Liguria, nell'ambito della sub-procedura di VIA regionale, ha rilasciato parere positivo con prescrizioni al progetto di PRP.

In data 11 Aprile 2006 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha espresso parere positivo con prescrizioni al progetto di PRP, relativamente agli ambiti 5 e 6 ed ambiti vari.

Ha invece espresso giudizio interlocutorio negativo relativamente agli ampliamenti a mare degli ambiti 7 e 9 (quello in cui si inserisce l'area di intervento) e giudizio negativo in relazione alla prevista funzione nautica da diporto da realizzare con strutture galleggianti nell'ambito 2 – Panigaglia.

Si è quindi giunti al parere reso dal Comitato Tecnico Regionale per il Territorio, riunito in adunanza generale, con Voto n° 44 nelle sedute del 13 luglio e 10 ottobre 2006; sulla base di esso e delle prescrizioni in esso contenute (che raccolgono tutte le osservazioni e prescrizioni antecedenti) si è quindi giunti alla definitiva approvazione da aprte della Regione con la Deliberazione n°45 del 19 dicembre 2006.

5.5.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il Progetto di PRP è finalizzato a garantire uno sviluppo organico delle aree di proprietà demaniale all'interno della rada della Spezia. Le previsioni del PRP si sviluppano sul periodo 2000-2010.

Il nuovo PRP ha come finalità di consentire il reperimento di spazi vitali per l'ulteriore crescita dei traffici, indispensabili per assicurare ricchezza e occupazione alla città della Spezia e all'intera provincia; assicurando contemporaneamente al porto quella capacità competitiva che lo ha reso tra i più degni di nota nella realtà portuale nazionale e del Mediterraneo.

Rispettando la vocazione commerciale, industriale e peschereccia del porto spezzino, il PRP:

- prevede una ricollocazione delle varie attività e dei vari settori, con la razionalizzazione della cantieristica e attenzione per la nautica da diporto e dei traffici passeggeri;
- prevede il potenziamento della funzione commerciale, con un ulteriore sviluppo verso Levante e la realizzazione della continuità tra tutti i terminals;
- promuove il potenziamento del settore industriale concentrando nelle aree tra le concessioni S. Marco e Fincantieri tutte le attività cantieristiche, prevedendo eventuali trasformazioni produttive quando eventuali crisi nel settore non consentissero ulteriori attività proficue;
- favorisce l'attività diportistica con il trasferimento degli attuali insediamenti del Canaletto e di Fossamastra negli spazi del porticciolo Mirabello, molo e darsena Pagliari;
- promuove lo sviluppo crocieristico, con la riconversione ad uso turistico di Calata Paita;
- favorisce e tutela la funzione peschereccia con il recupero degli spazi a mare della borgata di Cadimare e la loro successiva utilizzazione per le imbarcazioni da pesca per strutture dedicate al rimessaggio e manutenzione di imbarcazioni da diporto;
- prevede poi la ristrutturazione del sistema ferroviario con lo sviluppo di linee dedicate tra il porto ed il centro intermodale di S. Stefano Magra, che acquista definitivamente la funzione di nodo, nel collegamento dei traffici portuali alla rete nazionale, e di distripark;
- si propone di affrontare il problema delle interazioni tra porto e città, relativamente soprattutto ai quartieri di Fossamastra e del Canaletto.

Nel nuovo PRP, è anche contenuta la previsione della realizzazione della così detta "fascia di rispetto" ossia uno spazio tra porto e città avente una funzione fonoassorbente e di miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente. Fondamentale per il mantenimento della competitività commerciale, strettamente collegato al fenomeno del "gigantismo" navale, è l'operazione di dragaggio: a tale proposito si rileva che il nuovo PRP non prevede dragaggi ulteriori rispetto a quanto previsto dal già discusso PRP precedente. Considerando l'evoluzione del traffico marittimo, infatti, l'Autorità Portuale della Spezia ha predisposto nel 2000 un piano di dragaggio per permettere l'accesso al porto a quei vettori che hanno messo in linea, nel corso del 2001, navi da 6.500/6.800 TEU e che richiedono un pescaggio operativo di -15 m corrispondente al battente d'acqua necessario per manovrare in sicurezza.

Il dragaggio interessa il canale d'accesso la cui quota media è -14.50 m, il Bacino d'Evoluzione antistante al molo Fornelli, l'accosto di Levante del detto molo, rispettivamente a -13 m e -11 m e del molo Ravano. I sedimenti da dragare ammontano a circa 350.000 mc per il molo Fornelli e il Bacino d'Evoluzione

e a circa 400.000 mc per il canale di accesso.

Il PRP suddivide le aree ricadenti all'interno del Porto in ambiti, per ciascuno dei quali identifica le funzioni economiche caratterizzanti, fornendo al contempo indicazioni sulle future destinazioni degli stessi.

Le osservazioni e prescrizioni che sono alla base dell'approvazione, hanno in parte alterato i contenuti del PRP originario, in alcuni casi bocciando alcune valutazioni ed indicazioni di piano; se la struttura del Piano ed i suoi indirizzi vocazionali non sono stati alterati e permangono, si sono bensì valutati negativamente alcuni aspetti delle Norme Tecniche di Attuazione come gli ampliamenti a mare e la loro realizzazione come "variante automatica" del Piano (si ricorda che in esse si asseriva che *"realizzando nuovi piazzali a mare, all'interno dei confini di un Ambito, la nuova area sarà compresa automaticamente nel PRP, senza necessità di fare varianti"*). In conseguenza a ciò anche la superficie massima di riempimento prevista è stata bocciata prevedendo in suo luogo un massimo variabile a seconda dell'ambito preso in considerazione.

Ulteriori variazioni rispetto all'originale si hanno là dove veniva proposta una commistione eccessiva tra le destinazioni d'uso (soprattutto turistiche ed industriali): l'esempio più eclatante a tal proposito è quello dell'Ambito 2-Panigaglia in cui *"la previsione dell'impianto nautico è da stralciare*" ed è *" quindi da eliminare quale funzione "compatibile" quella "diportistica"" nonché quella commerciale.*

Si sottolinea altresì l'opportunità di non sottrarsi alla normativa vigente in fatto alle valutazioni di impatto ambientale e/o screening.

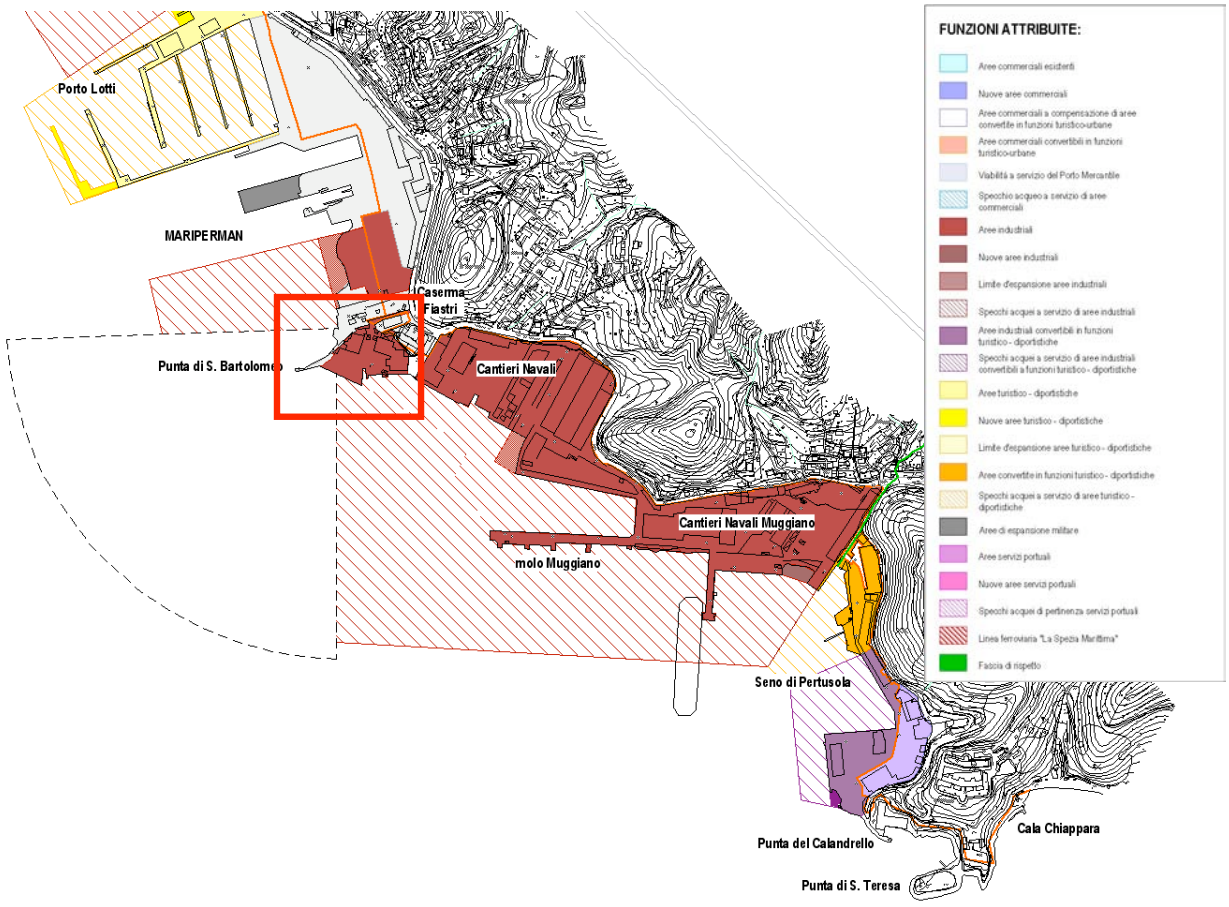


Figura 28 Planimetria generale con funzioni nuovo PRP (tav G05)

5.5.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

L'intervento è compreso nell'Ambito 9 – Cantieri Muggiano: *"tale area è adibita quasi esclusivamente a funzioni industriali: costruzione e manutenzione imbarcazioni e navi da crociera. Sono presenti ancora attività militari (Caserma Fiastri – S.Bartolomeo). Il PRP conferma quale funzione caratterizzante quella industriale, inserendo quali funzioni compatibili quella turistico-diportistica, passeggeri, artigianali. E' indicata quale funzione non compatibile quella commerciale. Sono previsti nuovi ampliamenti a mare "in caso di*

comprovate esigenze operative destinabili ad ospitare attività industriali ma anche cantieri di rimessaggio e manutenzione di piccole imbarcazioni da diporto, eventuali porticcioli turistici ad essi connessi e altre attività compatibili". Anche in questo caso oltre alla perimetrazione degli ampliamenti a mare dell'ambito "a servizio del comparto cantieristico e industriale" è indicata la perimetrazione degli "specchi acquei a servizio delle funzioni cantieristiche ed artigianali".

Con l'approvazione definitiva si è sottolineata l'opportunità di sottoporre a VIA tutti quegli interventi che siano previsti dalla norma vigente (non sottraendosi quindi a tale procedure, ove necessario), infatti si legge che *"la realizzazione degli interventi è subordinata alla presentazione di un progetto da sottoporre a procedura di VIA in base alle leggi vigenti, redatto in conformità alle indicazioni e previsioni degli Enti territoriali interessati che contenga ogni elemento atto a: identificare gli impatti prodotti e individuare tutte le necessarie spese di mitigazione ambientale".*

Per questo ambito il PRP inizialmente prevedeva un'espansione a mare pari a 72.000 mq oltre a 36.000 mq di prevedibili ampliamenti; con l'approvazione si sono invece chiarite le *"modalità"* per cui *"potranno essere in futuro ammessi ampliamenti a mare delle esistenti attività cantieristiche."*

Fatto salvo "che il competente Ministero non acceda alla tesi …… nella quale si prospetta che, per tali aree, una eventuale riconsiderazione possa essere effettuata attraverso Accordi di Programma", *"si ritiene che un contenuto ampliamento degli attuali cantieri possa essere ammesso nell'ordine del 25% della superficie dell'ambito esistente, da ripartire secondo le esigenze funzionali delle attività esercitate nelle aree in concessione o di proprietà, purchè tale ampliamento non superi il limite più avanzato delle opere esistenti."* Sono invece ritenute incompatibili per l'area le funzioni "urbana" , "diportistica", "commerciale" nonché quella "passeggeri".

Si rileva la totale rispondenza del progetto di ampliamento a mare a quanto prescritto dal PRP approvato sia perché esso risulta funzionale alla destinazione d'uso già esistente della cantieristica, sia perché il suo profilo non supera il limite dell'esistente, sia perchè costituito da una colmata di superficie pari a circa 4000 mq a fronte di un'area complessivamente in concessione ai "Cantieri Navali di La Spezia srl" di 16252 mq.

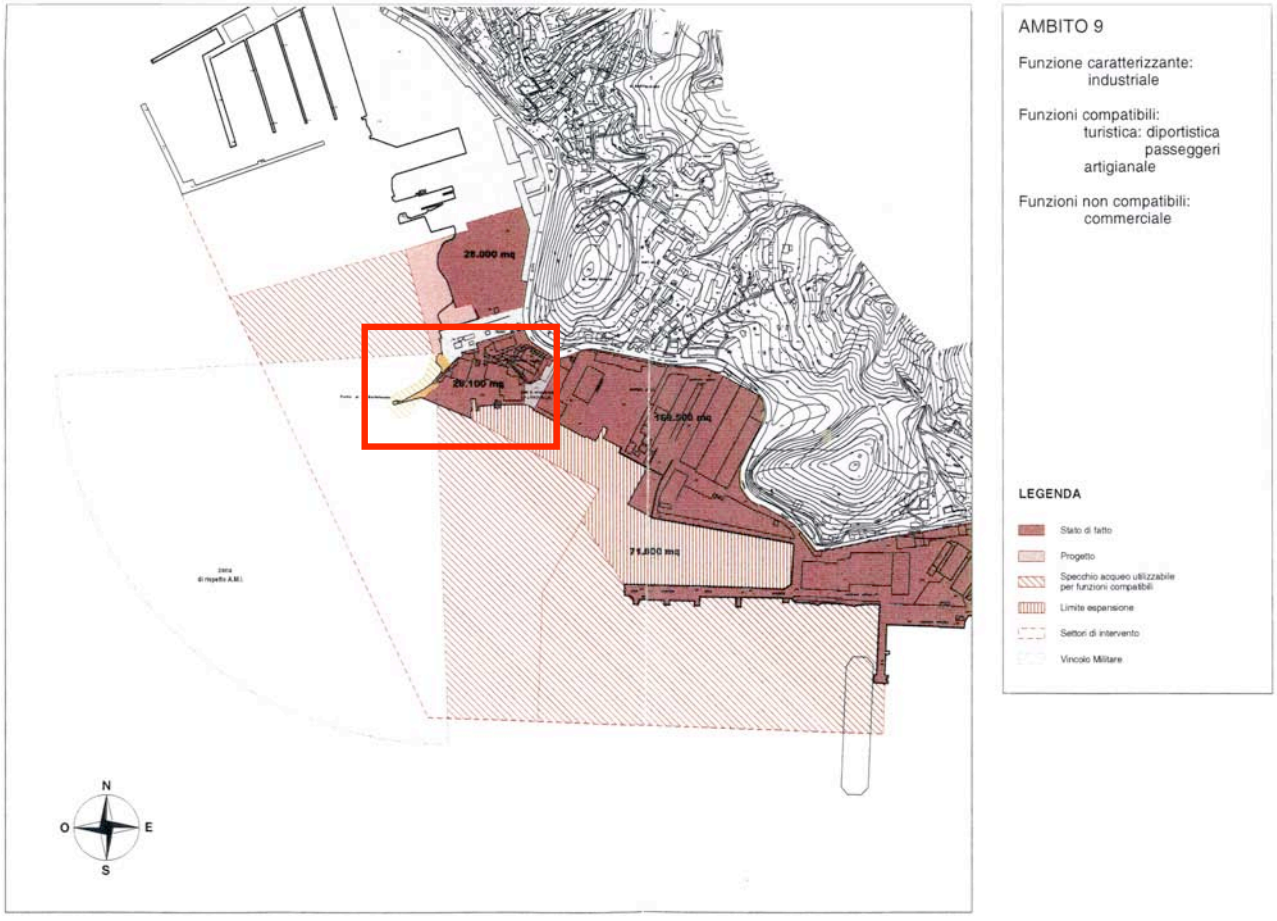


Figura 29 Ambito 9 del PRP

5.6 PIANO URBANISTICO COMUNALE DELLA SPEZIA (PUC)

Il PUC, Piano Urbanistico Comunale, del Comune della Spezia attualmente vigente è quello adottato in variante con Delibera del Consiglio Comunale della Spezia n°29 del 05/12/2005 ed approvato, con le modifiche dovute alle controdeduzioni, con Del. C.C. n°21 del 21/09/2006; la cogenza del Piano e la sua procedura di adozione-approvazione sono date dalla LUR n°36/97.

Il PUC costituisce un documento distinto dai precedenti piani di assetto (dal contenuto tecnico-regolamentare) caratterizzati da una disciplina zonizzativa del territorio attraverso parametri di tipo esclusivamente e si caratterizza da un lato come un Piano di Struttura, dal contenuto programmatico e, dall'altro, come un Piano Attuativo.

Finalità del PUC è quella di definire *"le indicazioni per il governo del territorio in collegamento e in coerenza con le politiche territoriali e di settore Provinciali e Regionali"* ; esso si pone come obiettivo di perseguire: *"lo sviluppo sostenibile…., la tutela, l'integrità fisica e l'identità culturale del territorio,… la valorizzazione delle risorse ambientali e dell'economia locale,.. la disciplina delle trasformazioni territoriali ed urbanistiche conseguenti ad interventi di tipo edilizio, infrastrutturale, insediativo, vegetazionale e geomorfologico e, comunque, tutte le azioni che comportano una incidenza sull'uso e sull'organizzazione del territorio".*

5.6.1 CONTENUTI DEL PIANO

Il PUC prevede un'ampia serie di elaborati e documenti, principalmente dei documenti descrittivi e programmatici e degli elaborati prescrittivi. Alla parte descrittiva si può ascrivere la Descrizione Fondativa, alla programmatica il Documento degli Obiettivi e la Struttura del Piano ed a quella prescrittiva parte degli elaborati della Struttura e le Norme tecniche di Conformità e Congruenza.

Gli elaborati prescrittivi comprendono:

- PUC (scala 1:5.000);
- i vincoli sovraordinati (scala 1:10.000);
- la carta di zonizzazione geologica e di suscettività del territorio (1:10.000);
- la norma geologica di attuazione;
- l'album dei distretti di Trasformazione urbanistica;
- l'album del Piano d'area dell'ex raffineria IP;
- l'album relativo alle modalità operative e presenza di elementi architettonici negli ambiti di conservazione in area urbanizzata;
- l'album degli interventi di sostituzione, nuova costruzione convenzionata e di riqualificazione urbanistica;
- le norme di conformità e congruenza.

Gli elaborati programmatici comprendono:

- lo schema territoriale (scala 1:10.000);
- gli organismi territoriali elementari e le unità insediative (scala 1:10.000);
- le Proposte per il sistema ambientale (scala 1:10.000);
- le proposte per il sistema della mobilità (scala 1:10.000);
- le Proposte per il sistema dei servizi (scala 1:10.000);
- le proposte per il sistema turistico (scala 1:10.000);
- i Distretti di trasformazione: classificazione e suddivisioni del suolo;
- gli Album dei Piani d'area degli ambiti territoriali del levante e del primo bacino portuale.

Il PUC in scala 1:5.000 costituisce il riferimento per la disciplina urbanistica contenuta nelle Norme Tecniche di Attuazione, esso propone un azzonamento per la lettura strutturale dello Schema territoriale allo scopo di meglio definire: le qualità storico-morfologiche della città consolidata, suddivisa in ambiti di conservazione e riqualificazione; i Distretti di trasformazione, suddivisi in integrati, produttivi e nei i tre piani d'area (Ex raffineria IP, Primo bacino, Levante); la tripartizione del territorio extraurbano, secondo le categorie della legge regionale: zone agricole di pregio ambientale, aree di produzione agricola e territori di presidio ambientale/territori non insediabili; il sistema delle principali infrastrutture e della mobilità; le aree per servizi urbani, di quartiere e generali;

Lo schema di norme di conformità e congruenza sono suddivise in sei "Titoli", ognuno dei quali comprende dei capitoli che raggruppano articoli che trattano argomenti omogenei, ed una serie di allegati:

- nel Titolo I sono descritte le finalità del PUC e i suoi elaborati costitutivi, le definizioni

urbanistiche, edilizie ed ecologiche, la disciplina generale degli interventi edilizi, la disciplina delle destinazioni d'uso e gli istituti di attuazione del PUC;
- nel Titolo II sono elencate le emergenze storiche, architettoniche, testimoniali e ambientali;
- nel Titolo III è dettata la disciplina del territorio urbanizzato (ambiti di conservazione e riqualificazione) e le norme di congruenza dei Distretti di trasformazione;
- il Titolo IV regolamenta il territorio extraurbano suddiviso in aree agricole di pregio ambientale, aree di produzione agricola, territori di presidio ambientale e territori non insediabili;
- il Titolo V definisce la normativa delle infrastrutture e servizi pubblici;il Titolo VI tratta dei vincoli sovraordinati, delle discipline di settore e della gestione della cartografia digitale.

Gli allegati comprendono:
- l'elenco degli edifici e/o complessi monumentali di valore storico-architettonico;
- l'elenco dei SUA confermati, approvati anteriormente alla data di adozione del preliminare di PUC;
- l'album relativo alle modalità operative e presenza di elementi architettonici negli ambiti di conservazione in area urbanizzata;
- l'album degli interventi di sostituzione, nuova costruzione convenzionata e di riqualificazione urbanistica.

Lo Schema territoriale in scala 1:10.000 definisce in forma sintetica la grande classificazione del territorio in ambiti di conservazione e riqualificazione e Distretti di trasformazione, costituisce una sintesi che evidenzia la coerenza con la relazione fondativa e il documento degli obiettivi e con le principali opzioni di livello provinciale e regionale; sinteticamente esso presenta una prima articolazione degli ambiti di conservazione e una di quelli di riqualificazione suddivisi in 3 sottoambiti: mantenimento, consolidamento e produttivo. Il "mantenimento" comprende i tessuti pianificati di valore architettonico e/o documentario, il tessuto ortogonale recente a sviluppo edilizio chiuso e i tessuti pianificati; il "consolidamento" comprende i tessuti di impianto con presenza di edilizia storica e i tessuti recenti omogenei o disomogenei; il "produttivo" comprende le aree miste artigianali, commerciali e terziarie ele aree specialistiche (commerciali e terziarie, artigianali e industriali).

Particolare interesse suscitano gli "Album dei Piani d'area" che trattano della pianificazione di due ambiti complessi: il Levante cittadino e il Primo bacino portuale, redatti sullo base dello schema del progetto d'area dell'ex IP; questi elaborati non hanno alcuna valenza prescrittiva ma rappresentano *"una sorta di autoregolamentazione per l'Amministrazione comunale, evidenziandone gli obiettivi di strategia del piano".*

Gli intenti del Piano sono volti ad indirizzare la città della Spezia verso l sua "identità di città di mare" puntando molto su una politica di *"riconversione del territorio urbanizzato, con l'obbiettivo di rafforzare il ruolo della Spezia capoluogo in termini di servizi (ricettività alberghiera, di imbarcazioni da diporto, di trasporto turistico,etc.) di uno straordinario comprensorio turistico che va dalla Versilia al Parco Nazionale delle Cinque Terre, passando per Montemarcello, Lerici, Portovenere."*
Chiave di volta di questa "nuova" vocazione cittadina è la riconquista alla città di spazi a mare in primo luogo attraverso *"il riuso del primo bacino portuale"* con la creazione di un nuovo waterfront cittadino che *"sia in grado di coinvolgere la riqualificazione del tessuto urbano dell'area centrale e stimolarne il rilancio, attraverso anche nuovo capitale privato"* ; il concorso di idee per il recupero dell'area della Calata Paita è stato indetto nel 2006 con la premiazione della soluzione progettuale di Josè Llavador; il piano prevede *"circa 60.000 mq, di cui 15.000 mq. a destinazione pubblica, di nuova edificazione con tipologie a cortina analoghe a quelle prospicienti sul fronte opposto di Viale Italia tipiche dell'espansione novecentesca della città"* e ha l'obiettivo di realizzare "*un nuovo quartiere con caratteristiche tipicamente urbane …. che lo caratterizzino quale luogo centrale della città: funzioni culturali, ricettive turistiche, commerciali, alberghiere ,una stazione marittima per navi da crociera, il potenziamento dell'offerta nautica con un nuovo porticciolo per circa 300 imbarcazioni, i servizi per il trasporto marittimo integrati al trasporto su gomma pubblico e privato".*

Risulta quindi evidente come il Comune della Spezia e , di conseguenza, il suo PUC siano costretti a lavorare di concerto con l'Autorità Portuale ed il suo PRP per riconfigurare, consolidare o mantenere le caratteristiche di una costa ritornata ad essere soggetto principale dello sviluppo urbano cittadino.

5.6.2 RELAZIONI CON IL PROGETTO

L'area oggetto dell'intervento di riempimento a mare ricade interamente in una delle aree caratterizzate dall'art.25/b del PUC: "Sistema delle aree portuali"; nello specifico, il punto b) recita quanto

segue: "*b) attività produttive del porto; il PUC individua le destinazioni d'uso, gli indici e i parametri edilizi, rimandando ai relativi articoli (servizi di quartiere, aree produttive specialistiche, distretti di trasformazione) ferme restando le specifiche competenze del PRP. I limiti e gli ampliamenti di moli e banchine riportati nella tavola del PUC sono indicativi e saranno definiti dal PRP".*

Come è evidente, per quest'area il PUC rimanda in buona sostanza al PRP salvo stabilire la destinazione d'uso di natura produttiva.

L'area risulta ricadere in un'area di suscettibilità *"C1- suscettibilità d'uso condizionata, aree con condizionamenti di ordine geologico in senso lato eliminabili con interventi di medio-bassa difficoltà ed onerosità ". "*Corrispondono a porzioni di territorio con una pericolosità geomorfologica medio – bassa per opere mediamente o notevolmente incidenti sull'attuale assetto, che può essere superata con interventi di medio – bassa difficoltà ed onerosità. "

L'articolo indica in corrispondenza del tipo di intervento sul territorio il "modo" in cui svolgerlo, corrispondente alle indagini tecniche da svolgere: essendo un riempimento a mare e non avendo quindi fronti di scavo, l'opera non è direttamente ascrivibile ad un "tipo" ben determinato, per l'intervento si produrranno quindi quelle indagini e relazioni tecniche comunque previste dalla normativa nazionale vigente.

L'intervento in oggetto non risulta, quindi, contrastare con il piano.

CATASTALE	
Foglio	53
Mappale	157
Superficie	1389 mq
ORGANISMI TERRITORIALI ELEMENTARI	
Zona	21
Descrizione	Ruffino

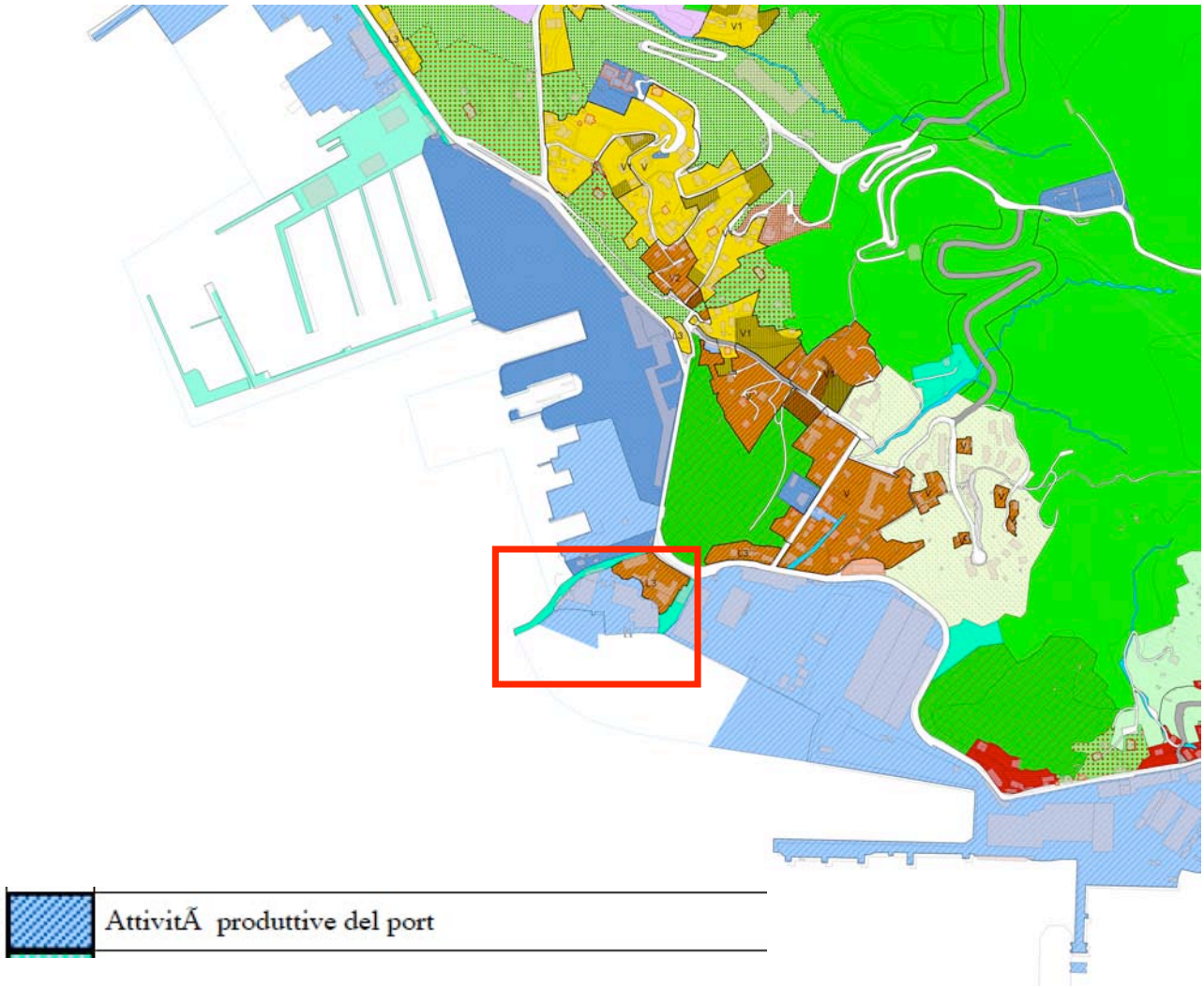


Figura 30 stralcio del PUC del Comune della Spezia

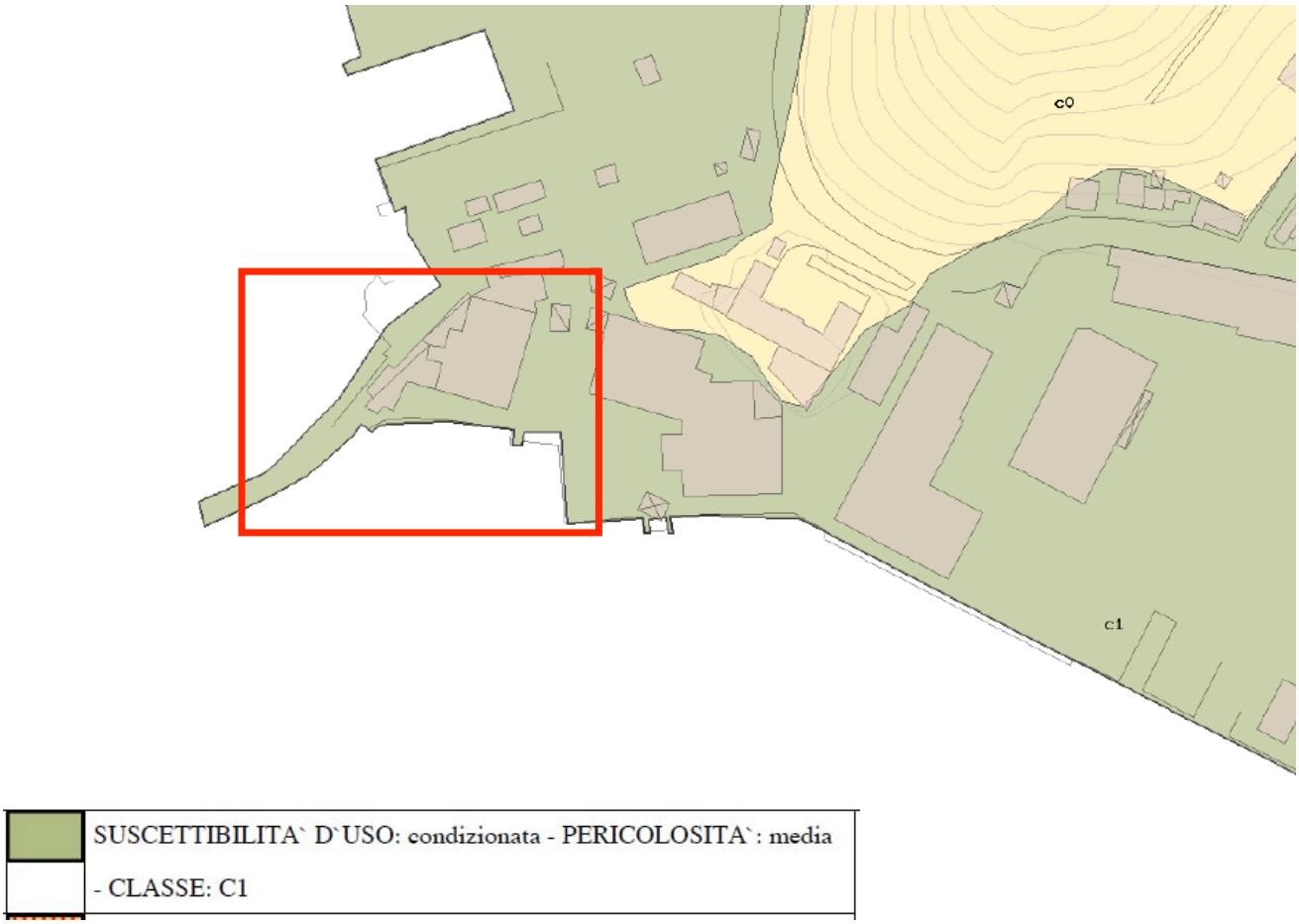


Figura 31 stralcio della Carta della suscettibilità del PUC

5.7 CONFORMITA' CON GLI OBIETTIVI DEI PIANI

Sintetizzando l'analisi svolta sugli strumenti di piano vigenti sull'area d'intervento, è possibile affermare che il progetto di ampliamento dei "Cantieri Navali di La Spezia srl" sottoposto a procedura di VIA regionale e consistente in un riempimento a mare, non è in contrasto con nessuno degli strumenti suddetti ed è in linea con le indicazioni in essi contenute.

Si ricorda poi, nuovamente, che questo intervento sarà proceduto da un intervento di bonifica la cui documentazione è già stata vagliata dagli Enti competenti e di cui la Committenza del presente studio è in attesa di decreto d'approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.; il progetto di bonifica e la caratterizzazione delle arre a terra ed a mare (dell'area antistante i Cantieri) non saranno accluse al presente studio ma saranno spesso citate ed ad esse si invita a fare riferimento per tutto quello che concerne la bonifica dell'area.

6 ALLEGATI

E' parte integrante del presente quadro di riferimento programmatico l'elaborato "Quadro di Riferimento Programmatico – Allegato" di cui a seguito si illustra l'elenco.

Tav 01	INQUADRAMENTO TERRITORIALE
Tav 02	CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE 1
Tav 03	CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE 2
Tav 04	TRASPORTI
Tav 05	RIFUTI ED EMISSIONI
Tav 06	MAPPE DEI VINCOLI 1: PIANO DI BACINO
Tav 07	MAPPE DEI VINCOLI 2: SUSCETTIVITA'
Tav 08	MAPPE DEI VINCOLI 3: VINCOLI PAESAGGISTICI
Tav 09	MAPPE DEI VINCOLI 4: VINCOLI SOVRAORDINATI
Tav 10	MAPPE DEI VINCOLI 5: AREE PROTETTE
Tav 11	MAPPE DEI VINCOLI 6: VINCOLI MILITARI 1
Tav 12	MAPPE DEI VINCOLI 7: VINCOLI MILITARI 2
Tav 13	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 1: ASSETTO GEOMORFOLOGICO
Tav 14	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 2: ASSETTO VEGETAZIONALE
Tav 15	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 3: ASSETTO INSEDIATIVO
Tav 16	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 4: PTCP
Tav 17	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 5: STRUTTURA INSEDIATIVA
Tav 18	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 6: ASSETTO INFRASTRUTTURALE
Tav 19	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 7: SICUREZZA
Tav 20	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 8: SALUBRITA'
Tav 21	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 9: STORIA
Tav 22	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 10: SPAZIO RURALE
Tav 23	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 11: SPAZIO URBANO
Tav 24	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 12: FUNZIONI PRODUTTIVE
Tav 25	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 13: DEMANIO MARITTIMO
Tav 26	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 14: PRP
Tav 27	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 15: PREVISIONI PRP
Tav 28	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 16: PUC