

## Osservazioni e idee per un diverso scenario della pianificazione portuale e del golfo della Spezia

### 1. Uno sviluppo del porto non univoco

Lo sviluppo del porto della Spezia non può e non deve avvenire in una sola direzione e tutte le analisi della situazione socio-economica, occupazionale e delle condizioni infrastrutturali non possono prescindere da due presupposti che devono essere presi come fondamento di ogni studio ed analisi della realtà locale: la delicatezza e l'unicità delle risorse ambientali e la loro finitezza.

I piani che sono stati via via presentati, e così anche il Prp oggetto di questa ultima discussione, avrebbero perciò dovuto contenere già al loro interno, accanto alle valutazioni economiche e di andamento del mercato, il concetto di sostenibilità delle scelte che si vogliono compiere.

Il metodo scelto dall'Autorità Portuale, invece, è stato esattamente l'opposto: ha creato un piano improntato esclusivamente alle logiche del mercato, orientato, a suo dire, dal prevedibile aumento del traffico mondiale di contenitori trasportati via mare e volto ad incrementare notevolmente e prevalentemente i puri transiti di container attraverso il territorio spezzino, cercando solo in un secondo momento, nelle fasi successive (con il cosiddetto studio di impatto ambientale e la seguente valutazione di impatto ambientale che dovrà essere istruita presso il Ministero dell'Ambiente), la sostenibilità ambientale mancante in origine.

In questo modo appare evidente che l'ambiente e il territorio sono succubi di un'idea di sviluppo che si accetta possa essere corretta, rimediata o ridefinita, ma mai del tutto e radicalmente messa in discussione.

Tra l'altro, sia sul piano delle pure logiche di mercato, sia riferendosi al concetto esteso di sostenibilità, vigente ormai da dieci anni nell'Unione Europea (la quale promuove la sostenibilità delle scelte di pianificazione territoriale nelle sue componenti ambientali, economiche e sociali/occupazionali integrate), è alquanto discutibile che l'indirizzo ottimale per l'area spezzina e per il contiguo *hinterland* sia quello di favorire principalmente il transito di un flusso di container in forte crescita, con il risultato che le già scarse aree portuali e retroportuali di manipolazione dei container verranno esclusivamente asservite a tali transiti e definitivamente sottratte ad impieghi alternativi e ad attività di tipo manifatturiero-logistico (sulle merci containerizzate medesime), meno impattanti dal punto di vista ambientale e molto più proficue per la ricchezza (valore aggiunto) e l'occupazione dirette e indotte, generabili nello Spezzino e nei territori circostanti.

### 2. Per un'analisi delle criticità ambientali

Quanto sin qui affermato trova pieno riscontro nel fatto – incontestato e quindi assodato – che il PRP si fonda prevalentemente, per non dire esclusivamente, sullo studio dell'Istituto olandese NEI (studio, si ricorda, commissionato dalla stessa AP e già viziato all'origine, poiché teso a sviluppare solo l'espansione dei traffici "containerizzati", tralasciando agli estremi margini qualsiasi ipotesi alternativa quali il traffico passeggeri, la nautica e il turismo in generale, o anche più favorevoli iniziative connesse ai traffici "containerizzati" medesimi). Crea perplessità il fatto che il prestigioso Istituto NEI, che in Olanda è il principale centro di studi econometrici per il Governo nazionale ed è consulente del porto di Rotterdam (con il quale collabora da anni al monitoraggio degli impatti economico-occupazionali regionali e nazionali dell'attività portuale, inclusa quella dei *distripark* manifatturiero-logistici di Eemhaven, Botlek, Maasvlakte, del *Fruitport-distripark* di Vierhavens-Merwehaven, ecc.), si sia limitato ad eseguire il "compitino" assegnatogli dall'AP, senza proporre o almeno esaminare altre alternative di più ampio respiro per Spezia e il suo *hinterland*, come sicuramente avrebbe fatto (nell'interesse del proprio Paese) se interpellato con le giuste domande su analoghe tematiche di "casa propria".

La presente analisi (che per ovvie ragioni sarà di carattere generale, non essendo nelle possibilità delle scriventi associazioni predisporre o commissionare consulenze *ad hoc*) vuole partire in primo luogo da un altro punto di partenza, e cioè quello degli esistenti ed incontrovertibili limiti ambientali, territoriali ed infrastrutturali.

Il Prp della Spezia, pur programmando in merito alla circoscrizione dell'Autorità Portuale, ovvero da Punta Calandrello a Punta Castagna, rispettivamente nei Comuni di Lerici e Portovenere, di fatto sviluppa una accurata analisi solo relativamente agli ambiti prettamente portuali, attribuendo alle aree del restante Golfo della Spezia indicazioni approssimative.

Per quello che riguarda l'impatto ambientale derivante dalla realizzazione delle nuove banchine nella misura delineata nel PRP con le prescrizioni date dal consiglio comunale nell'ottobre 2001 e aggiornata, per il traffico containers, alla previsione di movimentazione indicata nel protocollo d'intesa Comune della Spezia – Autorità Portuale del 11 Gennaio scorso (1.600.000 TEUs a regime, intorno al 2010 - 2012), si rileva quanto segue:

- la realizzazione di nuovi banchinamenti, comprensiva delle compensazioni di fascia di rispetto e recupero della calata Paita, comporterà un ingente tombamento dello specchio acqueo di Levante, tale da rallentare e modificare il corso delle correnti bocca di levante – bocca di ponente e rendendo così più difficile il ricambio acqueo; la qual cosa, a sua volta, determinerà inevitabilmente fermate e accumuli di sedimenti maggiori; comporterà quindi una modifica dello spargimento in acqua di torrenti e/o sprugole esistenti nella predetta costa di levante, con profonde modifiche dell'assetto idrogeologico di tutta la zona, delle condizioni biologiche e microbiologiche presenti nel golfo e con gravi alterazione dei biotopi.
- l'aumento del traffico contenitori, con il raggiungimento del limite sopracitato nel protocollo d'intesa (aumento pari al 60% oltre l'attuale) comporterà un'intensificazione delle operazioni di carico-scarico ed invio tramite vettore dei containers, tale da lasciar presagire un sempre e maggiore utilizzo o la totalità d'impiego delle 24 ore della giornata come ore lavorative, innalzando così i livelli di rumori soprattutto nelle ore notturne.
- l'aumento del numero dei contenitori movimentati, come indicato nel protocollo d'intesa succitato, produrrà un inquinamento aggiuntivo da polveri, idrocarburi policiclici aromatici ed altri inquinanti aeriformi provenienti dai circa 700.000 TIR/anno complessivamente necessari a tale movimentazione (la cifra potrebbe essere per difetto: si considerano solo 400.000 TIR da due TEUs/camion e 300.000 da un solo TEU, escludendo un 5 - 6 % di *transshipment* e un 25% circa di TEUs che potrebbero viaggiare per ferrovia; quest'ultima percentuale, a sua volta, è da prendere con beneficio d'inventario visto l'attuale *trend* di trasporto via ferrovia dei container, che dal 31 % del 1999 è sceso al 25 % del 2002); il nuovo aumento del traffico rispetto alla situazione attuale rischia di riversarsi tutto sulla viabilità ordinaria, giacché la strada sub-alvea non è in grado di convogliare più di 120.000 containers (equivalenti a circa 150.000 TEUs); il nuovo aumento del traffico rispetto alla situazione attuale rischia di riversarsi tutto sulla viabilità ordinaria, giacché la strada sub-alvea non sarà in grado di sopportare la movimentazione di Tir così come prevista sia dal Prp che dallo stesso protocollo d'intesa Sindaco - Presidente dell'autorità portuale;
- l'aumento del numero e della capienza delle navi portacontainers, oltre che rappresentare un'evidente alterazione delle percezioni ambientali e paesaggistiche del golfo, comporterà l'aumento della dispersione in atmosfera di inquinanti derivanti dalla combustione dei loro motori
- in conclusione l'alterazione dell'ecosistema complessivo del golfo causata dall'espansione degli sporgenti portuali e dalla crescita del traffico navale e di containers, inciderà assai negativamente sui modelli di sviluppo alternativo, orientati alla qualità ambientale, al turismo sostenibile e consapevole; nuocerà tanto alle zone a Ponente, che sono strutturalmente vicine ai punti di eccellenza del Comune di Portovenere e delle 5 terre, quanto al Levante che confina col comune di Lerici.

### **3. Il contesto territoriale, economico e di mercato della movimentazione delle merci**

Detto tutto ciò, ed evidenziando che comunque una riflessione sulle dinamiche in atto nelle scelte di movimentazione delle merci su scala globale va fatta, si fanno le seguenti considerazioni in merito agli obiettivi verso i quali tende il PRP:

- per realizzare un sistema portuale all'altezza degli scenari indicati dalla NEI occorrerebbe avere quello che il nostro golfo non ha: uno spazio lineare di sviluppo delle piattaforme portuali tale da confliggere il meno possibile con gli assetti insediativi civili
- attualmente non esistono gli assi infrastrutturali stradali necessari all'espansione del traffico ipotizzata nel citato studio NEI né questi compaiono nelle indicazioni contenute nell'ultimo protocollo Comune - Autorità Portuale. Allo stesso modo non rientra tale sviluppo infrastrutturale nelle intenzioni comunitarie, come dimostra l'esclusione del nodo infrastrutturale spezzino dalla Quick Start List, ovvero la lista degli interventi che a livello europeo saranno realizzati in merito alle linee di comunicazione;
- non sembra comunque ipotizzabile (purtroppo) per la nostra provincia un sistema dei trasporti che privilegi il treno, vuoi per i limiti strutturali e le carenze endemiche dell'attuale rete ferroviaria portuale, vuoi per i gravi ritardi nella realizzazione della Pontremolese.
- la vicinanza dei porti di Genova e Livorno che grazie ai più ampi spazi stanno recuperando competitività ed efficienza potrebbe ridurre le possibilità reali d'acquisizione di nuovi traffici container così consistenti come quelli ipotizzati – a tacer della tradizione del porto di Genova in questo settore – e che pare oltretutto essere stato scelto dal governo e dalla UE come il migliore candidato a sviluppare il proprio sistema infrastrutturale, soprattutto con la ferrovia (terzo valico, direttrice Genova-Rotterdam);
- l'elevata produttività dei moderni terminal container (superiore ai 2.000 TEUs/addetto/anno, con punte sino a 3.000 come al Delta Terminal di Rotterdam, a seguito dei livelli molto spinti d'automazione) rende poco appetibile dal punto di vista occupazionale e in termini di valore aggiunto locale la creazione di nuovi terminal container in città portuali già affette da gravi problemi ambientali, di conflitto tra *water-front* e insediamenti urbani, di carenza degli spazi portuali e retroportuali, di saturazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- è noto, da autorevoli fonti nazionali e internazionali, che il puro transito dei container crea (per la città portuale che sopporta il traffico) un valore aggiunto diretto di appena 150 – 170 €/TEU, contro i circa 1.000 – 1.200 €/TEU generati da attività manifatturiero-logistiche di *distripark* in area endo-portuale o molto prossima al porto; anche in termini d'indotto locale e nazionale, un moderno *distripark* (della dimensione di almeno 40 – 50 ettari per usufruire dell'effetto di "massa-critica" nella molteplicità dei servizi offerti), mentre richiede 25 – 30 addetti/ettaro diretti per le lavorazioni delle merci containerizzate (un addetto ogni 70 – 80 TEUs/anno "lavorati"), ne genera altri 50 – 60 nell'indotto locale (urbano, provinciale) e altri 35 – 40 nell'indotto nazionale (principalmente nelle regioni dell'*hinterland*, alcuni sino ai confini nazionali con i Paesi vicini), per un totale di 110 – 130 addetti diretti e indotti a ettaro di *distripark*; il valore aggiunto diretto di un *distripark* è dell'ordine di 1.500.000 €/ettaro/anno, quello indotto in ambito locale e nazionale è dell'ordine di 5.000.000 €/ettaro/anno;
- viceversa un moderno terminal container da 600.000 TEUs/anno si gestisce oggi con 250 – 300 addetti diretti e può creare un indotto fra i 900 e i 1.000 addetti lungo le direttrici di traffico con l'*hinterland* nazionale ed estero (per il puro transito, senza lavorazioni); se lungo tali direttrici nasce qualche piattaforma logistica nell'*hinterland* per la lavorazione delle merci containerizzate (denominata in questo caso *districenter*, con funzioni simili a quelle dei *distripark* sul mare, ma con vocazione prevalente alla distribuzione continentale delle merci), la nuova occupazione e il valore aggiunto generati incidono su territori solitamente abbastanza lontani dalle città portuali che vedono soltanto transitare i container;
- il porto della Spezia ha sempre avuto nel settore dei container una spiccata e consolidata vocazione per l'export (lo dimostrano le bassissime percentuali di container vuoti in imbarco, che dal 1999 hanno sempre oscillato fra il 3,0 % e l'attuale 4,7 % del 2003, valori molto

migliori di Genova che si attesta sul 10 – 11 % e persino di Rotterdam che oscilla tra il 10 e il 12 %); viceversa è sempre stato debole nell'import, come dimostrano le percentuali elevatissime di container vuoti in sbarco che nel medesimo periodo hanno oscillato tra il 42 % e l'attuale 33,5 % del 2003, condividendo la stessa sorte del porto di Genova che a sua volta da anni si attesta sul 40 – 42 %; al contrario il porto di Rotterdam è stabilizzato su valori molto più fisiologici del 18 – 20 %, che secondo le autorevoli indicazioni dei vertici della *Rotterdam Municipality Port Management* sarebbero strettamente correlati alla progressiva crescita delle attività manifatturiero-logistiche su circa 300 ettari dei tre principali *distripark* e del *Fruitport-distripark* (nei quali attualmente lavorano circa 8.000 addetti diretti, con un indotto in gran parte locale e anche nazionale di oltre 30.000 addetti indiretti); la creazione dei *distripark* ha consolidato nel porto di Rotterdam flussi molto stabili di merce ricca in sbarco, che necessita di lavorazioni finali e “perfezionamenti” per la redistribuzione dei prodotti finiti, in prevalenza tramite reimbarco e *short see shipping* e in parte minore nell'*hinterland*; sia Spezia che Genova scontano probabilmente il ritardo di oltre 10 anni nella creazione di piattaforme logistiche con funzioni analoghe a quelle di Rotterdam (e anche della Z.A.L. di Barcellona, con le sue 4.000 presenze giornaliere di lavoratori manifatturieri e logistici su appena 68 ettari endo-portuali);

- stante i dati inconfutabili sopra ricordati, se i cittadini della Spezia vedranno transitare 1.600.000 TEUs/anno (per larga parte nella viabilità urbana), con tutti i disagi aggiuntivi sopra ricordati, per veder crescere significativamente l'occupazione e la ricchezza solo nelle Regioni vicine, arricchendo alla Spezia solo i terminalisti privati (per i quali è quasi indifferente che un container sia pieno o vuoto, il *business* si realizza sulle tariffe di sbarco/imbarco e movimentazione nei terminal di grandi volumi di container), forse le pubbliche Istituzioni locali dovrebbero cominciare da oggi a preoccuparsi delle reazioni della popolazione e domandarsi se la sostenibilità non solo ambientale, ma anche economico-sociale per la Collettività, sia stata massimizzata con le scelte “unidirezionali” previste a PRP.

#### **4. La nostra proposta per un porto multifunzionale**

La scelta che, alla luce delle precedenti considerazioni ambientali, infrastrutturale ed economico-sociali ci sentiamo di proporre, è quella di un porto “multifunzionale”, che accanto al consolidamento e all'aumento del traffico delle merci varie (eliminando oppure operando drastiche scelte di mitigazione degli effetti negativi di quelle merci – quali il carbone e altre merci pulvirulente – che sono altamente inquinanti per i quartieri limitrofi ai terminali), privilegi quelle che a parità di tonnellaggio comportino una maggiore occupazione e consentano una ricaduta economica più consistente sul territorio, che mantenga e consolidi i traffici di containers con punte di eccellenza sugli scambi intercontinentali di merci ricche tra *Far East*, Unione Europea, Nord America e Sud America, ecc., ma che si orienti anche sempre di più al trasporto via cabotaggio (nazionale e mediterraneo), e nel frattempo sviluppi con decisione tre settori fondamentali: quello legato alle attività di stazione marittima (terminale traghetti e terminale navi passeggeri) e quello della nautica da diporto e quello delle attività manifatturiero-logistiche di *distripark*, al servizio degli operatori internazionali e nazionali del “*global trade*”.

#### **5. Limiti del porto containers**

In quest'ottica il numero attuale di container movimentati è già oltre il limite della sostenibilità ambientale e infrastrutturale, come testimoniato dalla storiografia del superamento dei parametri ambientali quali ad esempio polveri fini (PM10) e rumore, parametro questo che è valso addirittura l'intervento della Magistratura che sequestrò il Porto decretandone la sospensione delle attività nelle ore notturne.

Solo con una razionalizzazione degli spazi ed un utilizzo intelligente delle infrastrutture si può consentire il transito di un numero di containers che comunque non potrà di certo essere molto superiore al “record” di 1.006.600 TEUs stabilito nel 2003.

Il consolidamento del traffico containers nel nostro territorio dovrà poi trovare nuovi spazi e dovrà soprattutto meglio valorizzare la consistente quantità di spazio che oggi spreca nella mera funzione di scarico, deposito e invio a destinazione dei containers; e quindi adottare una nuova concezione della logistica che permetta di determinare effettive ricadute economiche, occupazionali e sociali nel territorio. Ci riferiamo alla realizzazione del Distripark, la cui naturale collocazione è nelle aree retroportuali di Santo Stefano Magra (ove le aree assommano a poco più di 55 ettari, anche se in parte, purtroppo, già in mano a operatori privati con i quali sarebbe opportuno, per quanto difficile, ricontrattare le destinazioni d'uso, cercando di coinvolgerli in un progetto di ampio respiro, quale quello del *distripark*, che, con la "lavorazione" di appena 85.000 – 95.000 TEUs/anno potrebbe creare 1.400 – 1.500 addetti diretti e 4.500 – 5.500 indiretti). D'altro canto l'esperienza maturata nei grandi terminal portuali del mediterraneo e del Nord Europa ci porta a ritenere necessario che, per una corretta gestione della logistica, il 50 % degli spazi complessivi dedicati a tutti i tipi di attività di manipolazione dei container debba essere riservato alle attività tradizionali di banchina e di parco, mentre il restante 50% debba essere dedicato al distripark. Le aree da dedicare alle attività portuali perciò non possono essere solo quelle immediatamente legate alla linea di costa, ma devono comprendere anche gli spazi retroportuali di immediata pertinenza, in questo caso quelli di Santo Stefano che distano appena 8 km dal porto e a tutti gli effetti possono essere destinati alle attività tipiche dei *distripark* endo-portuali o immediatamente a ridosso del porto.

E' imprescindibile e non derogabile la scelta, per quello che riguarda queste ultime aree, di recuperare quelle contenenti montagne di containers spesso vuoti e fermi da anni e in altri casi ben più gravi, evitando di realizzare il nuovo polo logistico in aree ancora "vergini" e non ancora asservite al retroporto.

## **6. Per uno scenario diverso delle attività portuali nel golfo**

Per realizzare questi obiettivi lo scenario futuro di sviluppo delle attività portuali, concepite nella loro più ampia accezione, dovrà contenere queste indicazioni:

- nessun nuovo riempimento finalizzato alle attività portuali nel Levante cittadino e definitiva verifica delle coerenze in termini di destinazioni funzionali e di sostenibilità tra il PRP proposto ( comprensivo degli eventuali scenari alternativi presentati dai soggetti diversi dalla Autorità Portuale) e gli strumenti di pianificazione urbanistica locali ( PTC e PUC ) e quelli sovraordinati ( quali in particolare : piano generale dei trasporti, relativamente ai sistemi portuali, piano delle coste, programmi regionali settoriali di interventi nell'ambito della pianificazione nazionale: nautica da diporto; pesca; portualità commerciale) .  
Gli scriventi ritengono altresì che il redigendo studio di impatto ambientale sul PRP dovrà analizzare relativamente al quadro progettuale quanto previsto dal punto 5 allegato 3 del dpcm 27/12/1988 cosa che alla luce della documentazione fino ad ora presentata dalla Autorità Portuale non risulta essere stata rispettata.  
Inoltre gli scriventi richiamano quanto indicato dal quarto interlinea comma 3 articolo 5 direttiva 85/337 ( così come modificato dalla direttiva 97/11 ) secondo il quale lo studio di impatto ambientale dovrà prevedere: “ *una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale* “. Tale richiamo risulta fondamentale alla luce del testo del PRP adottato dal Comitato Portuale e della documentazione fino ad ora presentata dalla Autorità Portuale che hanno chiaramente non rispettato la suddetta indicazione della normativa comunitaria . Il richiamo è altresì coerente con quanto indicato dal parere della Commissione VIA relativamente alla procedura di VIA del PRP di Genova secondo il quale : “ *si osserva che il P.R.P.:*
  - *non ha indicato gli obiettivi ambientali a breve e a medio termine;*
  - *non ha tenuto conto delle interazioni, positive e negative, anche indirette e di area vasta, tra i programmi di sviluppo e le risorse ambientali;*

- *non ha individuato gli indicatori sullo stato dell'ambiente che potessero rendere conto della relazione tra la strategia d'intervento e gli obiettivi di uno sviluppo sostenibile;*
  - *non ha effettuato valutazioni comparative tra politiche e scenari di Piano alternativi” ;*
- realizzazione di una fascia di rispetto nel Levante cittadino come misura di mitigazione degli impatti ambientali e, in quanto tale, non implicante compensazioni a mare rispetto alla misura delle sue dimensioni;
  - realizzazione di una stazione marittima nel Levante (molo Ravano) con terminal passeggeri e traghetti, dotata di un sistema infrastrutturale con funzioni intermodali per il trasporto locale (passaggio tra auto – mezzi pubblici e traghetti per il golfo), collocabile in quel luogo per la vicinanza agli snodi autostradali cittadini
  - realizzazione nel Levante di un polo della nautica con rimessaggi e spazi a mare per i cittadini, utilizzando parte degli spazi attualmente dedicati alla movimentazione dei containers (terminal del golfo) e con spazi rivolti all'utilizzo pubblico (possibilità di accesso al mare per larghi tratti della costa tra il Canaletto e Fossamastra).
  - ricollocazione parziale nell'area retroportuale di Santo Stefano Magra di alcune aree adibite a deposito temporaneo nelle aree immediatamente retrostanti in centro abitato del Levante cittadino [come il parcheggio provvisorio dei contenitori (Ravano e Terminal del Golfo)];
  - realizzazione di infrastrutture turistiche e commerciali negli spazi restituiti alla città con la dismissione del primo bacino portuale, realizzate nondimeno lasciando larghi spazi alla pubblica utilizzabilità (ad esempio l'ampliamento della passeggiata a mare a est della capitaneria di porto senza nuovi riempimenti).
  - conservazione e miglioramento delle condizioni di fruibilità e vivibilità dell'attuale passeggiata a mare, escludendo qualsiasi interrimento o ampliamento a mare e studiando la fattibilità di un collegamento tra giardini pubblici e passeggiata con il superamento dell'attuale diaframma di Viale Italia;
  - fruibilità pubblica e miglioramento ambientale del futuro porto Mirabello, per attenuare il pesante impatto ambientale e paesaggistico degli interventi già realizzati;
  - sviluppo delle attività turistiche nel Ponente cittadino, con la progressiva eliminazione dei cantieri che insistono sulle aree di Cadimare e delle Grazie; il porto turistico di Cadimare che dovrà sorgere al posto del cantiere Istria dovrà avere un impatto ambientale e paesaggistico limitato e prevedere un numero di posti barca tale da non impedire questo obiettivo, oltre a favorire la fruibilità da parte dei cittadini della zona; per le Grazie l'obiettivo primario sarà la razionalizzazione dell'esistente, senza stravolgimenti delle particolarità rappresentate dalla baia delle Grazie.

Legambiente

V Circoscrizione

Comitato Popolare di Tellaro

La Spezia, 10 Febbraio 2004



## Allegato

### ELEMENTI CRITICI SULLE PREMESSE METODOLOGICHE DEL DOCUMENTO DELLA AUTORITA' PORTUALE IN MATERIA DI INCHIESTA PUBBLICA E VIA SUL PRP

La tesi contenuta nel documento della Autorità Portuale su questo punto si articola in due parti ( riportate in corsivo direttamente dal testo del documento della Autorità Portuale) :

*1. Diversità istituzionali ma anche organizzative hanno fino ad ora sconsigliato di introdurla in Italia nonostante sia utilizzata in altri paesi come Francia , GB, Canada .*

E' vero che la c.d Inchiesta Pubblica è normata nei suddetti Paesi quale strumento generale e nazionale nell'approccio ai processi decisionali a rilevanza ambientale , mentre in Italia tale normativa generale e nazionale manca ma non è vero che questo mancato recepimento in Italia dipende da difficoltà organizzative derivanti dal particolare modello istituzionale italiano : lo dimostrano i seguenti dati di fatto :

1. Il paragrafo 3 dell'articolo 5 della direttiva 85/337 afferma testualmente che la sintesi non tecnica dello studio di impatto ambientale ad uso del pubblico debba contenere tra le altre : *“una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale “*
2. l'articolo 6 comma 3 della direttiva 85/337 delinea una vera e propria procedimentalizzazione della partecipazione del pubblico ( recepita da tempo da molte regioni ma non dalla normativa statale sulla VIA come vedremo tra poco) che è qualcosa di più della semplice consultazione di cui parla il documento della Autorità Portuale . In particolare recita la citata norma della direttiva : *“3. Le modalità di informazione e consultazione sono definite dagli Stati membri i quali, secondo le caratteristiche particolari dei progetti o dei siti interessati, hanno tra l'altro la facoltà di: individuare il pubblico interessato; precisare i luoghi in cui le informazioni possono essere consultate; specificare la maniera in cui il pubblico può essere informato, ad esempio mediante affissione nell'ambito di una determinata zona, pubblicazione nei giornali locali, organizzazione di esposizioni con piani, disegni, tabelle, grafici, plastici; determinare in che modo debba avvenire la consultazione del pubblico, ad esempio per iscritto e per indagine pubblica; fissare dei periodi appropriati per le diverse fasi della procedura per garantire che venga presa una decisione entro termini ragionevoli ”*
3. sulla base di quanto indicati nei suddetti punti 1 e 2 , e relativamente alla VIA di propria competenza, alcune Regioni italiane hanno disciplinato una vera e propria procedimentalizzazione della partecipazione del pubblico, vediamo gli esempi più significativi :
  - Toscana L.R. 79/1998 : disciplina una vera e propria Inchiesta Pubblica e un programma di partecipazione del Pubblico anche nella fase preliminare propedeutica a definire lo studio di impatto ambientale
  - Basilicata L. R. 47/1998 : disciplina l'Inchiesta Pubblica nella procedura ordinaria di VIA
  - Friuli LR 43/1990 e DPGR 245/1996 : regolamenta le audizioni pubbliche con modalità vicine alla filosofia della normativa canadese sulla gestione delle udienze pubbliche
  - Piemonte LR 40/1998 ( modificata da LR 54/2000) disciplina l'Inchiesta Pubblica
  - Veneto LR 10/1999
  - Liguria LR 38/1998 : sia pure genericamente fa riferimento alla possibilità di avviare Inchieste Pubbliche

Con l'elencazione suddetta , ovviamente, non si vuole dire che la direttiva UE e le citate leggi regionali abbiano introdotto l'Inchiesta Pubblica come normata in Francia o Canada ma piuttosto che una procedimentalizzazione della partecipazione del pubblico prima del giudizio di VIA ( e in alcuni casi prima della stesura del SIA vedi Toscana ) non ponga , come invece sostiene la Autorità Portuale, difficoltà istituzionali e/o organizzative (tanto meno normative) , tanto è vero che la suddetta procedimentalizzazione è stata appunto approvata addirittura con direttive europee e leggi regionali (vedi elenco di cui sopra) e fino a poco tempo fa anche nazionale ( vedi il citato allegato IV dpcm 27/12/1988 per le centrali termoelettriche la cui efficacia è stata sospesa da un recente decreto legge c.d sblocca centrali ) .

Avviare o meno un'Inchiesta Pubblica è quindi una scelta politica con conseguenze giuridico amministrative solo nel caso in cui l'Inchiesta o l'Audizione siano obbligatorie per legge come avviene in alcuni dei casi sopra citati . Il fatto che l'Italia non abbia mai introdotto nella normativa nazionale sulla VIA lo strumento dell'Inchiesta Pubblica è dipeso solo dal mancato recepimento della direttiva 97/11 (versione aggiornata della direttive 85/337 sulla VIA) , non a caso tutti i ddl presentati fino ad ora introducevano lo strumento dell'Inchiesta Pubblica anche per la VIA di

competenza statale . Quindi non c'è alcuna difficoltà organizzativa istituzionale ne tanto meno come vedremo di seguito ci sono difficoltà metodologiche ad introdurre l'Inchiesta Pubblica nelle procedure di VIA .

*2. Più consona alle questioni in oggetto risulta il riferimento alle procedure di scoping che nella tradizione internazionale delle procedure di VIA è quella fase preliminare attraverso la quale identificare campi di azione, livelli di approfondimento ed altri aspetti necessari per una impostazione ottimale dello studio di impatto.*

Questa seconda tesi o affermazione del documento della Autorità Portuale è sotto il profilo metodologico palesemente contraddittoria . Infatti porre in alternativa procedura di Inchiesta Pubblica e procedura di Scoping è un non senso : come dimostra la stessa legge Toscana le procedure partecipative (che si chiamino Inchieste Pubbliche o altro) sono uno degli aspetti centrali della fase di redazione dello studio di impatto ambientale .

Questo per le stesse ragioni fondanti della tecnica di VIA come risulta dal documento (Lessons Learned) uscito dal XIX Congresso della IAIA (International Association for Impact Assessment) Glasgow 15 – 19/6/1999 , secondo il quale prima di porre mano ai SIA il Proponente dovrebbe, tra l'altro :

1. chiedersi cosa sottoporre a valutazione , definendo i limiti della stessa, chiarendone con molta precisione gli obiettivi
2. tenere presente le caratteristiche salienti del progetto e su queste focalizzare la propria attenzione
3. sottoporre il progetto a un giudizio basato su analisi e approfondimenti di tipo ambientale, senza la netta prevalenza delle ragioni economiche
4. porre al centro della propria attenzione i parametri ambientali
5. seguire le indicazioni metodologiche della letteratura internazionale, in altre parole imporsi di seguire regole chiare e pertinenti
6. definire gli impatti indiretti, cumulativi e le loro interazioni
7. assicurare una procedura equa e trasparente , aperta al pubblico
8. formulare argomenti in grado di giustificare le ragioni del progetto, prima di affrontare le problematiche ambientali
9. **presentare altre opzioni, altre ipotesi e verificare gli scenari in funzione della propria scelta . La presentazione di una VIA fondata tutta sul progetto da parte del proponente si configura sempre come giustificazione del progetto**
10. proporre un'analisi equilibrata e imparziale delle parti meno chiare e oggetto di contenzioso della VIA, attivando una consultazione tra specialisti esterni del genere Delphi<sup>[1]</sup>, prima di sottoporre all'attenzione degli organi di governo le conclusioni dell'esame di VIA
11. nel caso in cui il rapporto fosse stato trovato carente, si dovrebbe ( su iniziativa dell'Autorità competente) individuare chi fosse in grado di approfondire gli argomenti in contestazione
12. nel corso della suddetta revisione il Proponente dovrebbe fornire la stessa descrizione generale del progetto e una specifica, diversa analisi di come e perché il progetto interferisse o non interferisse con la qualità dell'ambiente e le popolazioni, le quali, a loro volta, avrebbero dovuto essere parte del processo di revisione e della valutazione delle specifiche misure di mitigazione – compensazione
13. a seguito della revisione il Proponente si dovrebbe astenere da ogni genere di pubbliche relazioni o da azioni tese a influenzare i decisori finali

---

#### **Caratteri del metodo Delphi**

1. *Richiesta parere attraverso invio di un questionario ai singoli esperti*
  2. *il questionario compilato e restituito a tutti gli esperti (in modo anonimo) offrendo a ciascuno la possibilità di rivedere le proprie ipotesi*
  3. *a ogni tornata le opinioni degli esperti sono informatizzate e nuovamente inviate per posta a ogni membro del gruppo. Gli esperti le cui ipotesi si allontanano molto dalla opinione mediana sono invitati a razionalizzare le proprie risposte quale contributo alla fase intermedia della consultazione*
- Es. di uso del metodo Delphi nell'uso del suolo con infrastrutture a San José California (Cavalli Sforza /Ortolano 1984)*

## **COSA CHIEDEVANO GLI AMBIENTALISTI MA ANCHE GLI ODG DEL CONSIGLIO COMUNALE DELLA SPEZIA DAL PERCORSO PARTECIPATO PER LA REDAZIONE DEL SIA DEL PRP DELLA SPEZIA**

In un documento presentato da tutte le associazioni ambientaliste prima dell'avvio della procedura partecipata in vista della redazione del SIA si affermava : “ *si ritiene essenziale ai fini di una corretta valutazione della sostenibilità del nuovo PRP che l'Autorità Portuale (soggetto proponente ai sensi della normativa sulla VIA) in collaborazione con i consulenti estensori dello studio di impatto ambientale del PRP , si impegni formalmente ad applicare la metodologia di seguito descritta al fine di dimostrare la sostenibilità ambientale sociale ed economica dello scenario proposto dal PRP al confronto con altri scenari . L'obiettivo che si vuole raggiungere è quello di rendere chiare (anche attraverso apposita documentazione per pubblico non esperto) le motivazioni ambientali, sociali ed economiche che porteranno all'approvazione della versione definitiva del PRP dopo il giudizio di VIA del Ministero dell'Ambiente e successiva deliberazione regionale... La metodologia che si propone consiste sinteticamente nell'effettuare il bilancio ambientale economico e sociale delle seguenti categorie di scenari alternativi rispetto al PRP presentato :*

- *alternative strategiche: consistono nella individuazione di misure diverse per realizzare lo stesso obiettivo;*
- *alternative di processo o strutturali: consistono nell'esame di differenti tecnologie e processi e di materie prime da utilizzare;*
- *alternative di compensazione o di mitigazione degli effetti negativi: consistono nella ricerca di contropartite nonché in accorgimenti vari (progettuali, costruttivi, gestionali, ecc.) per limitare gli impatti negativi non eliminabili;*
- *alternativa zero: consiste nel non realizzare il progetto “ .*

Questa impostazione risulta chiaramente condivisa da tutti i documenti approvati dall'Amministrazione Comunale e dal Consiglio Comunale della Spezia nonché dal Forum di A21 che riportiamo nella successiva parte del presente documento

## **I DOCUMENTI APPROVATI DAL CONSIGLIO COMUNALE E IN SEDE DI INTESA RELATIVAMENTE ALLA PROCEDURA PARTECIPATA NELLA REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO**

### **Il Piano di Azione di A21 ( settore attività portuale)**

Il Piano di Azione di A21 promosso dall'Amministrazione Comunale e condiviso dal Forum di A21 relativamente al settore attività portuale e nello scenario da condividere con l'Autorità Portuale afferma testualmente “ *Il percorso viene definito in un accordo volontario tra Autorità portuale, Enti Locali (Comuni e Provincia), V Circostrizione, Associazioni Ambientaliste, Sindacati, Comitanti di cittadini nati intorno alla vicenda Porto della Spezia. Tale accordo volontario dovrebbe regolamentare una vera e propria Inchiesta Pubblica propedeutica alla elaborazione dello Studio di VIA e al giudizio di VIA sul PRP da parte del Ministero dell'Ambiente* “

### **ODG del Consiglio Comunale della Spezia del 6/4/2001**

Impegna l'Amministrazione a “ *presentare una proposta di procedura tesa a garantire la partecipazione attiva di tutti i soggetti portatori di interessi e visioni diverse alla valutazione di impatto ambientale e alla redazione del relativo studio di impatto ambientale della proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale ai fini della definizione dell'Intesa che su tale atto dovrà essere successivamente deliberata dal C.C.* “

### **ODG del Consiglio Comunale della Spezia del 6/4/2001 e del 25/6/2001**

Il percorso partecipato delineato dall'odg del 6/4/2001 dovrà avere le seguenti finalità :

- “ *riconoscere e valorizzare il ruolo di garanzia delle Amministrazioni Locali*
- *mettere tutte le parti in conflitto su di un piano di parità in attesa delle decisioni di tipo amministrativo che dovranno essere prese .*
- *fornire un riconoscimento formale, ma anche tecnico scientifico, all'interno della della espressione di Intesa sul Piano Regolatore Portuale agli scenari proposti* “

Sempre secondo l'odg del 25/6/2001 il Consiglio Comunale impegna l'Amministrazione Comunale a “ *.....4. deliberare l'Intesa di cui alla legge 84/1994 articolo 5 comma 3 successivamente alla conclusione del percorso democraticamente partecipato relativa alla redazione dello studio di impatto ambientale sul PRP . Tale percorso dovrà essere organizzata tenuto conto delle modalità procedurali che terranno in evidenza le linee della pianificazione generale già adottate democraticamente* “ .

L'odg impegna altresì l'Amministrazione Comunale a “ *...6. realizzare il percorso partecipativo di cui al punto 4 anche in caso di mancato accordo con la Autorità Portuale . In questo caso il percorso partecipativo dovrà essere utilizzato per realizzare con procedura partecipata la valutazione di sostenibilità ambientale della proposta di PRP nonché la redazione di scenari alternativi da inserire nella documentazione che gli enti locali (pareri ed osservazioni) dovranno presentare all'interno della procedura di VIA così come previsto dalla normativa nazionale e regionale vigente* “ .

### **ODG del Consiglio Comunale del 12/11/2001 (votazione Intesa sulla proposta di PRP)**

L'odg con il quale il Consiglio Comunale della Spezia ha approvato l'Intesa sul PRP ( odg recepito dal Comitato Portuale in sede di adozione del PRP previa intesa ex legge quadro sui porti articolo 5 ) afferma testualmente :

“ *L'Intesa che il Comune esprime è subordinata ..... alle seguenti prescrizioni :*

..... *b) La partecipazione attiva alla procedura di VIA cui sarà , per legge sottoposto il progetto di PRP, al fine di verificare tutte le compatibilità ambientali legate alle nuove realizzazioni , anche mediante la predisposizione di apposita inchiesta pubblica* ..... “

## **Odg del Consiglio Comunale del 12/11/2001**

Si tratta di un odg approvato ad integrazione del precedente e che chiarisce, se letto in modo coordinato con tutti i precedenti odg, ancora di più gli indirizzi che il Consiglio Comunale vuole dare al percorso partecipativo di redazione dello Studio di Impatto Ambientale . Afferma infatti l'odg che il Consiglio Comunale : “ *...impegna il Sindaco ad intervenire anche in Comitato Portuale*

*1) perché l'Autorità Portuale, in sede di predisposizione dello studio di impatto ambientale del PRP rispetti quanto previsto dall'articolo 3 commi 1 e 4 del Dpcm 27/12/1988 (norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale ) secondo i quali il quadro di riferimento progettuale dello studio di impatto deve descrivere le motivazioni tecniche delle scelte progettuali, nonché misure, provvedimenti ed interventi, anche non strettamente riferibili al piano, ai fini del migliore inserimento nell'ambiente. Descrivendo inoltre nel quadro progettuale le motivazioni tecniche delle scelte e delle principali alternative prese in esame;.... ”*

## CONCLUSIONI METODOLOGICHE SUL DOCUMENTO PRESENTATO DALLA AUTORITA' PORTUALE

### Quale procedura partecipata per ambientalisti ed enti locali

Risulta chiaro da quanto sopra esaminato che quello che chiedevano non solo gli ambientalisti ma addirittura gli stessi documenti recepiti poi in sede di intesa dallo stesso Comitato Portuale non era una semplice procedura di consultazione (comunque prevista dalla vigente normativa nella fase delle c.d. osservazioni ex articolo 6 legge 349/1986) ma piuttosto una procedura partecipata per scenari alternativi in vista della redazione dello studio di impatto ambientale da parte della Autorità Portuale. In altri termini si chiedeva che il percorso partecipativo (definito dalle associazioni: Programma Volontario di Partecipazione del Pubblico nella procedura di VIA del PRP della Spezia proprio per evitare le infondate polemiche sulla natura dell'Inchiesta Pubblica da parte della Autorità Portuale) si concludesse con un documento che effettuasse una sorta di Bilancio Ambientale Economico e Sociale dei diversi scenari prospettati dai partecipanti al percorso tenuto conto delle migliori esperienze in materia come quella costituita dalle "Linee Guida per il Reporting di Sostenibilità sulle Performance Economiche, Ambientali e Sociali" della "Global Reporting Initiative", organizzazione costituita nel 1997 da organismi pubblici e privati di tutto il mondo con l'obiettivo di individuare un quadro comune di riferimento utilizzabile da qualsiasi organismo, ed in particolar modo dalle imprese, per l'elaborazione di bilanci e report legati ai tre elementi principali della sostenibilità:

- **economico**, comprendente indicazioni sulla produttività, livelli di occupazione, investimenti in ricerca e sviluppo, formazione ed altre forme di capitale umano, etc
- **ambientale**, comprendente, ad esempio, gli impatti di processo, prodotto e servizi sull'ambiente e sulla salute umana
- **sociale**, comprendente aspetti di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro, diritti dei lavoratori, condizioni sui lavori dati in "outsourcing", etc...

### Quale procedura di partecipazione secondo il documento della Autorità Portuale

Di fronte a questa impostazione chiara e rigorosa il documento ora presentato dalla Autorità Portuale costituisce il suggello definitivo della volontà della Autorità di Portuale di non rispettare (come d'altronde si era già dimostrato nel corso delle riunioni del Tavolo di confronto presso la sede della Autorità stessa) gli indirizzi peraltro votati dallo stesso Comitato Portuale.

Infatti si afferma nel documento della Autorità Portuale che a conclusione del Tavolo di confronto era stato chiesto: *"all'Autorità Portuale di elaborare un documento in cui fornire indicazioni circa le principali e rilevanti questioni ambientali connesse all'attuazione del PRP. Si tratta di anticipazioni di elaborazioni che sono racchiuse nello Studio di Impatto Ambientale"*

Già quindi dalla definizione che viene data al documento si capisce che si tratta, nella migliore delle ipotesi, di un sintesi del SIA (Studio di Impatto Ambientale), costruita unilateralmente dalla Autorità Portuale (anche nelle modalità temporali) sintesi che dovrebbe comunque essere presentata per legge in sede di avvio della procedura di VIA presso il Ministero dell'Ambiente.

Che questo nostro giudizio sia fondato lo confermano alcune premesse metodologiche dalla pagina 2 del documento della Autorità Portuale.

In primo luogo si afferma che *"...la richiesta di analisi di alternative strategiche che mettessero in discussione il ruolo complessivo del porto sono rappresentative di una esigenza di valutazione di scala e livello che non sono proprie della VIA"*. Ciò non risulta vero e/o fondato né a livello metodologico né relativamente al caso specifico in esame (l'ampliamento dell'attività del porto commerciale della Spezia).

A livello metodologico come è noto dalla migliore pubblicistica scientifica in materia ( si veda anche il citato, in precedenza, documento del XIX Congresso della IAIA ) tra le tipologie di alternative che possono essere prese in considerazione nell'ambito dello studio di VIA le alternative strategiche consistono “ *nella individuazione di misure per prevenire la domanda e/o misure diverse per realizzare lo stesso obiettivo* “ (pag. 124 Quaderni della VIA – Regione Toscana – 2000 ) . La visione della VIA a prescindere dalle alternative strategiche o di processo, localizzazione , compensazione fino a quella zero , è la visione di chi vuol trasformare la VIA da tecnica di valutazione ex ante dell'impatto ambientale di un'opera a giustificazione ex post dell'opera che si è comunque deciso di realizzare e per la quale al massimo si possono prevedere vaghe misure di mitigazione.

A livello del caso specifico ( il PRP della Spezia ) la richiesta di Associazioni ed enti locali della costruzione di un SIA del PRP per scenari alternativi nasce dai limiti dello stesso PRP così come adottato in sede di Comitato Portuale e cioè :

- 1) dall'essere fondato nelle sue linee urbanistiche unicamente sullo scenario dello sviluppo del traffico containers secondo lo studio NEIS
- 2) dall'assenza quasi totale di una valutazione di sostenibilità ambientale dello scenario di sviluppo dell'attività portuale secondo le più recenti indicazioni della migliore metodologia di valutazione ambientale degli effetti dei piani a valenza urbanistica; metodologia che è recentemente stata recepita dalla DIR 42/2001

Il punto 2) di cui sopra apre l'ultima questione metodologica avanzata dal documento della Autorità Portuale che ci permettiamo di contestare radicalmente . Afferma a pag. 2 il documento contestato che le alternative strategiche potrebbero essere proprie della VAS ( Valutazione Ambientale Strategica ) : “ *ma al momento questa non è applicata e comunque è tutto da verificare se il PRP abbia le caratteristiche per rientrare nel campo di applicazione della stessa, almeno se la intendiamo nel senso della Direttiva 2001/42 dal momento che le alternative sulle quali si fonda l'essenza della VAS non potrebbero che essere di rango molto ridotto. Le alternative non potrebbero essere, infatti, né di localizzazione, né dimensionali, né tanto meno di associazione tra questi due tipi . Il progetto del PRP della Spezia è infatti considerabile come una forma di razionalizzazione della situazione esistente , più che come un vero e proprio nuovo PRP , dal momento che non si tratta di un nuovo porto. Nel caso , infatti, rilevano soprattutto gli aspetti di ordine organizzativo e gestionale non certo quelli tipici delle opere integralmente ex novo* “

Quanto affermato è radicalmente falso su due aspetti decisivi :

1. Non è vero che il PRP non rientri negli strumenti di pianificazione oggetto della Direttiva 2001/42 . Come è noto l'applicazione della valutazione ambientale strategica avviene (articolo 3 della direttiva 2001/42 ) per tutti “ *i piani e i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente* ” e “ *che sono elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE 27.* ” Inoltre, gli Stati membri possono determinare altre tipologie di piani o programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e devono quindi essere sottoposti a valutazione ambientale. Ora come è noto il PRP rientra sicuramente nei Piani a valenza urbanistico territoriale visto il suo contenuto che dovrebbe prevedere la funzionalizzazione delle aree portuali , oltre che la loro localizzazione ( comma 1 articolo 5 L. 84/1994 ) e quindi in quanto tale è , ai sensi della suddetta direttiva , sottoponibile a valutazione ambientale strategica dal momento dell'entrata in vigore della stessa nell'ordinamento giuridico ( 21/7/2004 trattandosi di direttiva dettagliata quindi immediatamente applicabile dopo il suddetto termine negli stati membri a prescindere da un provvedimento nazionale di recepimento ) .
2. non è vero che non si potrebbero applicare le alternative di localizzazione o dimensionali alla VAS del PRP trattandosi nel caso in esame di porto esistente . Ora il paragrafo 1 articolo 2 della direttiva 2001/42 sottopone esplicitamente a VAS le modifiche dei piani e programmi , non solo ma persino anche nel caso di modifiche secondarie dei piani esistenti occorrerà comunque svolgere una procedura di verifica per valutarne la sottoponibilità a VAS . Ora è chiaro che nel nostro caso non si può certo parlare di modifiche secondarie e quindi si dovrebbe applicare la procedura di VAS ordinaria . In particolare secondo l'articolo 5 della direttiva 2001/42 : “ *Nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, deve essere redatto un rapporto ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma* “ . L'allegato I della direttiva 2001/42 riporta le informazioni da fornire a tale scopo. In particolare è rilevante quanto indicato dalla lettera b) dell'allegato I : “ *aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma* ” che porta alla conclusione come sia opportuno un confronto continuo con l'opzione zero.

D'altronde che la metodologia della VAS andrebbe applicata anche il PRP lo dimostra il parere della Commissione VIA a suo tempo rilasciato per il PRP del Porto di Genova . Si riporta uno dei passaggi emblematici di questo parere che a prescindere dalla questione , strettamente giuridica, dell'applicabilità della VAS al PRP dimostra, sotto il profilo metodologico, come le affermazioni, da parte del documento della Autorità Portuale , sull'impossibilità di applicare le alternative strategiche non hanno alcun fondamento scientifico prima ancora che giuridico . Afferma infatti la Commissione VIA nel caso del porto di Genova :

*“ - il P.R.P. ritiene “più congruo” riferirsi, nel caso del porto di Genova, al concetto ed ai metodi della valutazione strategica o della sostenibilità ambientale piuttosto che ai tradizionali metodi di valutazione di impatto ambientale dei progetti; solo utilizzando tale metodologia nella fase di pianificazione complessiva, sarebbe infatti possibile valutare la sostenibilità degli obiettivi di sviluppo e garantire quindi l'integrazione delle esigenze ecologiche ed economiche; nonostante tale premessa sia condivisibile si osserva che il P.R.P.:*

- non ha indicato gli obiettivi ambientali a breve e a medio termine;*
- non ha tenuto conto delle interazioni, positive e negative, anche indirette e di area vasta, tra i programmi di sviluppo e le risorse ambientali;*
- non ha individuato gli indicatori sullo stato dell'ambiente che potessero rendere conto della relazione tra la strategia d'intervento e gli obiettivi di uno sviluppo sostenibile;*
- non ha effettuato valutazioni comparative tra politiche e scenari di Piano alternativi.*

*- il Piano ha fissato invece gli obiettivi ed i criteri di sviluppo economico valorizzando per lo più le risorse produttive esistenti nell'area portuale, proponendosi di non pregiudicare la qualità dell'ambiente e di ottenere, ove possibile, effetti positivi. Lo Studio di Impatto Ambientale, recependo scelte e criteri del P.R.P., valuta la sostenibilità del futuro porto misurandone solo gli effetti diretti sulle singole componenti ambientali per quanto desumibili dalla scala di piano; per queste ragioni il P.R.P.:*

- da un lato non può essere considerato alla stregua di un piano strategico, mancando di incrociare trasversalmente i temi ambientali con gli obiettivi economici e di verificarne la sostenibilità;*
- dall'altro lato, mancando di puntuali definizioni progettuali e realizzative, non può essere oggetto di una più ordinaria valutazione degli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione delle singole opere “ .*