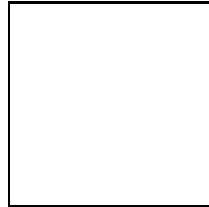


Publicato il 14/03/2018

N. 01619/2018REG.PROV.COLL.

N. 01452/2017 REG.RIC.



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Quarta)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1452 del 2017, proposto da Onlus **Associazione** Verdi **Ambiente** e Società - V.A.S., in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa dall'avvocato Daniele Granara, con domicilio eletto presso il suo studio in Roma, corso Vittorio Emanuele II, 154/3DE;

contro

Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, già Autorità portuale di La Spezia, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa dagli avvocati Luigi Cocchi e Gabriele Pafundi, con domicilio eletto presso lo studio Gabriele Pafundi in Roma, viale Giulio Cesare, 14/4;
Ministero dell'**ambiente** e della difesa del territorio e del mare, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentato e difeso per legge dall'Avvocatura generale dello Stato, domiciliato in Roma, via dei Portoghesi, 12;

nei confronti di

La Spezia Container Terminal s.p.a., in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa dall'avvocato Federico Sorrentino, con domicilio eletto presso il suo studio in Roma, Lungotevere delle Navi, 30; Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Regione Liguria, Comune di La Spezia, Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Piemonte, la Valle d'Aosta e la Liguria, Capitaneria di Porto di La Spezia, non costituiti in giudizio;

per la riforma

della sentenza del T.a.r. per la Liguria, Sezione I n. 12 del 16 gennaio 2017, resa tra le parti, concernente interventi di adeguamento tecnico-funzionale del porto di La Spezia.

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, già Autorità portuale di La Spezia, del Ministero dell'**ambiente** e della difesa del territorio e del mare e di La Spezia Container Terminal s.p.a.;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 22 febbraio 2018 il consigliere Luca Lamberti e uditi per le parti gli avvocati Daniele Granara, Gabriele Pafundi, Federico Sorrentino e l'avvocato dello Stato Paolo Marchini;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. L'**associazione** riconosciuta Onlus **Associazione** Verdi **Ambiente** e Società - V.A.S. ha impugnato avanti il T.a.r. per la Liguria il provvedimento del Ministero dell'**ambiente** e della tutela del territorio e del mare datato 17 dicembre 2015, con cui è stata disposta l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale

del progetto relativo all'adeguamento tecnico-funzionale dell'ambito "6 – Porto mercantile" individuato dal Piano regolatore portuale del Porto di La Spezia e, contestualmente, l'esecuzione di ulteriori verifiche in ordine all'ambito "5 – Marina della Spezia".

2. L'**associazione** ricorrente ha premesso in fatto:

- che il vigente Piano regolatore portuale del Porto di La Spezia, quale "*piano-quadro di pianificazione e non attuativo*", prevedrebbe che "*ogni fase di realizzazione*" sia preceduta "*da uno studio da sottoporre a procedura di v.i.a.*";
- che la società La Spezia Container Terminal s.p.a., già concessionaria di aree demaniali ubicate all'interno dell'ambito portuale qualificato dal Piano come "*ambito 6 – Porto mercantile*", avrebbe stipulato con l'allora Autorità portuale di La Spezia un accordo quadro relativo all'ampliamento dell'ivi insistente Molo Garibaldi, da destinarsi per la porzione di ponente al traffico crocieristico e per quella di levante all'attività terminalistica;
- che l'Autorità portuale avrebbe conseguentemente approvato un complesso progetto relativo alla risistemazione degli ambiti "5 – Marina della Spezia" e "6 – Porto mercantile", nonché alla connessa fascia di "*inter-ambito*";
- che, in particolare, nell'ambito 5 sarebbe stato previsto il raddrizzamento ed ampliamento del Molo Italia e la realizzazione del Nuovo Molo crociere a servizio della Stazione Marittima, mentre l'ambito 6 sarebbe stato interessato, tra l'altro, dall'allargamento lungo il lato di levante del Molo Garibaldi e dal contestuale prolungamento del Molo in testata, mediante la realizzazione di un "pennello" di 120 metri;
- che il Ministero, sul presupposto della natura di mero adeguamento tecnico-funzionale delle opere relative all'ambito 6 ed alla fascia di inter-ambito, ne avrebbe escluso, all'esito della procedura di verifica di assoggettabilità a v.i.a., la sottoposizione a v.i.a. e ne avrebbe consentito, altresì, l'immediata esecuzione senza

la necessità di attendere il supplemento di istruttoria contestualmente disposto per le opere afferenti all'ambito 5.

3. La ricorrente ha svolto le seguenti censure:

I) irrazionalità ed intrinseca contraddittorietà della decisione, poiché i lavori relativi all'ambito 6 ed alla fascia di inter-ambito presupporrebbero la previa realizzazione di quelli afferenti all'ambito 5: le opere interessanti l'ambito 6, dedicato al traffico terminalistico, costituirebbero infatti una mera compensazione dell'ampliamento della ricettività turistica conseguente ai divisati interventi nell'ambito 5;

II) comunque, le opere relative all'ambito 6 non rappresenterebbero un mero adeguamento tecnico-funzionale, bensì una variante del piano regolatore portuale, come tale da sottoporre a v.a.s. e v.i.a.;

III) sarebbe stato disatteso l'iniziale parere della Capitaneria di Porto, che, nel formulare all'Autorità portuale richiesta di delucidazioni, avrebbe ascritto ai lavori *de quibus* natura di variante del Piano regolatore portuale;

IV) quand'anche costituissero mero adeguamento tecnico-funzionale, comunque i lavori avrebbero dovuto essere sottoposti a v.i.a. in base alle specifiche prescrizioni dettate dal Ministero all'atto della pronuncia favorevole di compatibilità ambientale del Piano regolatore portuale: la prescrizione n. 17, in particolare, avrebbe stabilito che "*per ogni fase di realizzazione dovrà essere prodotto uno studio da sottoporre a v.i.a.*";

V) le molteplici condizioni e prescrizioni indicate dal Ministero nel provvedimento che ha escluso la sottoposizione a v.i.a. dei lavori *de quibus* ne lumeggerebbero *ab interno* l'intrinseca contraddittorietà, configurando in realtà l'atto un sostanziale rigetto del progetto;

VI) l'intervento comporterebbe un impatto paesaggistico incompatibile con il vincolo gravante sull'area ai sensi dell'art. 142, comma 1, d.lgs. n. 42 del 2004, essendo oltretutto mancata una specifica istruttoria in proposito;

VII) le attività di dragaggio previste dal progetto non potrebbero essere svolte in considerazione della mancata bonifica dei fondali, la cui necessità sarebbe già stata acclarata dai competenti organi;

VIII) non sarebbero state adeguatamente valutate le problematiche di inquinamento acustico che deriverebbero dalla realizzazione delle opere in esame;

IX) le osservazioni presentate nel corso del procedimento da alcune associazioni ambientaliste, fra cui la ricorrente, sarebbero state respinte senza adeguata motivazione.

4. La ricorrente ha, pertanto, chiesto l'annullamento degli atti gravati e, altresì, formulato domanda di risarcimento dei danni.

5. Si sono costituiti l'Autorità portuale di La Spezia, la società La Spezia Container Terminal s.p.a. ed il Ministero dell'**ambiente** e della difesa del territorio e del mare, svolgendo difese nel merito; il Ministero ha altresì eccepito, in rito, la carenza di **legittimazione** a ricorrere in capo all'**associazione**.

6. Il Tribunale, dopo aver respinto per difetto di *periculum* l'istanza cautelare svolta dalla ricorrente, ha rigettato il ricorso.

7. Il Tribunale ha premesso che l'**associazione** ricorrente, in virtù delle proprie finalità statutarie, ha **legittimazione** a ricorrere e, con riferimento alle censure come enumerate sub § 3, ha ritenuto quanto segue.

I) Non solo difetterebbero “*elementi idonei a dimostrare l'asserito rapporto di <<pregiudizialità/dipendenza>> tra i lavori previsti nei due ambiti?*” 5 e 6, ma, di contro, “*il cronoprogramma dei lavori rivela che, sotto il profilo cronologico, il rapporto si configura secondo un ordine inverso a quello ipotizzato dalla ricorrente, atteso che i lavori nell'Ambito 6 e nell'inter-ambito sarebbero dovuti iniziare nel 2015, mentre l'avvio dei lavori nell'Ambito 5 era previsto nel 2018*”.

Più in generale, non vi sarebbe prova del fatto che “*l'attuazione dell'Ambito 6 sarebbe specificamente intesa a compensare l'insediamento di attività turistico-ricreative nell'Ambito 5,*

anziché costituire, come chiarito dall'Autorità Portuale, una semplice risposta all'incremento della domanda nel settore dei traffici commerciali?

II) Ai sensi della l.r. n. 9 del 2003 *“costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del Piano [regolatore portuale] le modifiche contenute in progetti di interventi che: a) siano coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del Piano; b) non modificano in modo sostanziale la conformazione ed il dimensionamento complessivo dell'impianto portuale”*; a sua volta, il Piano regolatore portuale definirebbe come varianti *“quelle che introducono riempimenti oltre le soglie e i limiti indicati nei precedenti capitoli e quindi non configurabili come adeguamenti tecnico-funzionali, nonché le modifiche di destinazione d'uso: introduzione di aree commerciali/portuali in ambiti diversi dall'ambito n. 6; introduzione nell'ambito n. 6 di funzioni diportistica e/o urbana”*: il divisato intervento, pertanto, configurerebbe un adeguamento tecnico-funzionale, sia perché non comporterebbe una modificazione della destinazione d'uso degli ambiti interessati, sia perché gli *“interventi di riempimento non eccedono le testate dei moli”*.

III) La comunicazione della Capitaneria cui fa riferimento la ricorrente avrebbe un mero carattere interlocutorio e sarebbe, comunque, stata superata da una successiva nota, con cui la Capitaneria avrebbe superato *“ogni iniziale riserva o perplessità”*.

IV) La prescrizione n. 17 non imporrebbe affatto una fattispecie di v.i.a. obbligatoria, oltretutto preclusa da *“intuitive esigenze di razionalità”*.

V) In disparte il carattere generico della censura, *“non essendo state individuate le specifiche prescrizioni che, in ipotesi, avrebbero avuto la capacità di conformare il progetto in modo da evitare una pronuncia negativa di VIA”*, comunque *“le prescrizioni introdotte dall'amministrazione non hanno, nel loro complesso, un contenuto particolarmente invasivo, risolvendosi essenzialmente nella sottolineatura di particolari cautele di ordine ambientale e nella previsione di forme di coordinamento con altri enti e organi competenti in materia”*.

VI) *“Gli aspetti paesaggistici ... sono stati debitamente valutati nell'ambito del procedimento di screening e il parere della Commissione di VIA rende conto, tra l'altro, del rispetto dei vincoli e delle esigenze di salvaguardia relative all'area in questione. Il progetto è stato anche valutato dalla*

competente Soprintendenza che, con parere del 2 maggio 2015, si è pronunciata favorevolmente in ordine alla sua compatibilità paesaggistica”.

VII) Anche “*questo aspetto ... è stato attentamente valutato dalla Commissione di VIA la quale, preso atto che l’area marina interessata dalle opere rientra in un sito di bonifica di interesse regionale (già nazionale), ha prescritto che, prima dell’inizio di ciascun intervento, debbano essere completate le attività di bonifica nelle aree medesime”.*

VIII) La censura “*è smentita per tabulas, atteso che la semplice lettura del parere della Commissione di VIA (pagg. 41-49) consente di apprezzare l’attenzione che, sulla base della classificazione acustica vigente nel Comune della Spezia, è stata dedicata al tema del rumore (per quanto notoriamente non di primario rilievo nell’ambito del traffico crocieristico). E’ stata, prevista, ad ogni buon conto, l’installazione di barriere fonoassorbenti nonché costanti attività di monitoraggio in collaborazione con l’ARPAL”.*

IX) La censura sarebbe inammissibile, non essendo state specificate “*quali osservazioni sarebbero rimaste prive di motivato riscontro”*; peraltro, “*gli apporti partecipativi dei privati non obbligano l’amministrazione a confutare analiticamente ogni argomento introdotto dagli stessi, purché la complessiva motivazione dell’atto renda percepibili, come verificatosi nella fattispecie, le ragioni per cui l’amministrazione ha ritenuto di non dover adeguare la propria azione a tali contributi”.*

8. Il Tribunale ha conseguentemente rigettato la domanda di risarcimento danni, “*peraltro proposta in forma inammissibilmente generica”.*

9. L’**associazione** ha interposto appello, riproponendo criticamente le censure avanzate in prime cure.

10. Si sono costituiti l’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, già Autorità portuale di La Spezia, il Ministero dell’**ambiente** e della difesa del territorio e del mare e la società La Spezia Container Terminal s.p.a..

11. Alla camera di consiglio del 6 aprile 2017, fissata per la delibazione dell’incidente cautelare, il ricorso è stato rinviato al merito su concorde richiesta delle parti.

12. Il ricorso, quindi, è stato trattato alla pubblica udienza del 22 febbraio 2018, in vista della quale le parti hanno prodotto difese scritte; l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, inoltre, ha depositato in giudizio il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 71/*bis* deliberato all'adunanza del 31 marzo 2017, con cui l'Organo si è espresso favorevolmente in ordine al progetto di realizzazione del Molo crociere all'interno dell'ambito 5, contestualmente qualificato come “*adeguamento tecnico-funzionale*”.

13. Il ricorso non merita accoglimento.

14. Il Collegio prende in esame direttamente i motivi posti a sostegno del ricorso di primo grado, che delimitano strutturalmente il *thema decidendum* del presente giudizio, e, con riferimento all'ordine delle censure esposto sub § 3, osserva quanto segue.

14.1. Il Collegio premette che il vigente Piano regolatore portuale, approvato nel 2006, individua dieci ambiti; per quanto qui di interesse, l'ambito “5 – *Marina della Spezia*” - comprendente, fra l'altro, il Molo Italia e la Calata Paita e sino ad allora destinato al traffico commerciale - viene fatto oggetto di un disegno di “*recupero prevalentemente urbano delle aree aventi funzioni portuali*”: l'ambito, in particolare, è oggetto di un progetto di riqualificazione volto, mediante un “*concorso internazionale di idee*”, a creare un *waterfront* urbano.

In tale ottica, il piano assegna all'ambito come “*funzione caratterizzante*” quella “*urbana*”, come “*funzione compatibile*”, tra l'altro, quella “*crocieristica*” e come “*funzione non compatibile*”, tra l'altro, quella “*commerciale*”: nelle more della realizzazione del piano, peraltro, quest'ultima destinazione è ancora permessa in via transitoria.

Di contro, l'ambito “6 – *Porto mercantile*”, situato più ad oriente e comprendente, fra l'altro, la Calata Malaspina, il Molo Garibaldi e la Calata Artom, ha come “*funzione caratterizzante*” quella “*commerciale*”, come “*funzione compatibile*” quella “*passenger*” e come “*funzione non compatibile*”, tra l'altro, quella “*urbana*”.

Emerge, dunque, con chiarezza il disegno pianificatorio sotteso al Piano: le attività “*commerciali*” di movimentazione merci, sinora svolte anche nell’ambito 5 (per la precisione, presso la Calata Paita), debbono concentrarsi nell’ambito 6, mentre l’ambito 5 viene destinato ad una riqualificazione urbana, fermo restando un suo utilizzo altresì come *terminal* crociere e, solo “*in via transitoria*”, anche “*commerciale*”.

Ciò premesso, nei documenti versati in atti non si fa menzione di alcuna pregiudizialità fra i lavori afferenti ai due ambiti; più in generale, non può sostenersi che gli interventi all’ambito 6 rappresentino una “*compensazione*” di quelli previsti all’ambito 5 e, pertanto, ne presuppongano la previa realizzazione: a ben vedere, infatti, gli interventi di potenziamento strutturale dell’ambito 6 sono volti a compensare la prospettica perdita della possibilità di utilizzo commerciale dell’ambito 5 stabilita dal Piano regolatore portuale, tanto più in considerazione della previsione, da parte del Piano stesso, di un potenziale aumento dei flussi commerciali nei prossimi anni.

In conclusione sul punto, i lavori all’ambito 6 rappresentano una conseguenza della destinazione (*recte*, specializzazione) funzionale impressa dal Piano ai vari ambiti dello scalo e, dunque, sono indipendenti dal dato temporale della previa esecuzione dei lavori nell’ambito 5.

14.2. L’intervento afferente all’ambito 6 consiste in un contestuale allargamento (verso oriente) e prolungamento in testata (a mezzo di apposito “*pennello*”) del Molo Garibaldi, al fine di incrementare gli spazi di lavorazione in banchina, da destinarsi sul lato occidentale al traffico crocieristico e su quello orientale alle attività propriamente terminalistiche (ossia commerciali): il Collegio osserva che tale progetto non concreta una variante al Piano regolatore ma un mero, per quanto certamente significativo, adeguamento tecnico-funzionale.

Non vi è, in primo luogo, alcuna variazione della destinazione d’uso impressa dal Piano: l’ambito 6 ha, come “*funzione compatibile*”, quella “*passeggeri*”, locuzione invero

generica e logicamente comprensiva del traffico crocieristico, che, del resto, movimentava persone (ossia appunto “*passenger*”), non merci; *ad abundantiam*, si osserva che il vigente Piano regolatore – che, peraltro, menziona espressamente il traffico crocieristico nell’ambito della disciplina afferente alla “*funzione passeggeri*” – non individua quella crocieristica come “*funzione non compatibile*” per l’ambito.

In secondo luogo, gli interventi programmati non violano le prescrizioni del Piano (che si limitano a vietare riempimenti estesi oltre il limite delle testate dei moli), né, comunque, stravolgono il complessivo assetto dello scalo: per vero, l’incremento delle superfici di banchina e di attracco offerte da un molo mediante il relativo allargamento e la realizzazione di un “pennello” sulla testata non “*modifica in modo sostanziale la conformazione ed il dimensionamento complessivo dell’impianto portuale*” (cfr. l.r. n. 9 del 2003), sia perché gli interventi sono contenuti all’interno del medesimo ambito, sia perché il Piano prevede espressamente “*una flessibilità nella configurazione dei riempimenti ... entro la linea di testata dei moli*” e non fissa, in proposito, rigidi ed inderogabili limiti di superficie, sia, infine, perché la realizzazione di un “pennello” esula, anche terminologicamente, dalla nozione di riempimento, che rimanda alla tombatura di un intero specchio d’acqua.

La natura di adeguamento tecnico-funzionale degli interventi in esame, del resto condivisa anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici (cfr. parere n. 54 espresso all’adunanza del 10 dicembre 2014), rende, dunque, non necessaria la v.i.a., ai sensi dell’art. 6, comma 3-*ter*, d.lgs. n. 152 del 2006.

14.3. In disparte il fatto che la Capitaneria di Porto non ha competenza specifica in ordine alla qualificazione giuridica degli interventi sulle infrastrutture portuali, è sufficiente osservare che, acquisite le delucidazioni richieste, la Capitaneria ha poi superato ogni perplessità circa il progetto (cfr. parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 54 espresso all’adunanza del 10 dicembre 2014 e nota della Capitaneria di La Spezia prot. n. 26703 del 12 novembre 2014 ivi richiamata).

14.4. La prescrizione n. 17 del d.m. n. 317 del 2006 dispone che, “*in relazione all'impostazione data al PRP di piano-quadro di pianificazione e non attuativo, per ogni fase di realizzazione dovrà essere prodotto uno studio da sottoporre a procedura di VIA secondo le norme previste dalle norme di legge vigenti in materia*”: orbene, le “*norme di legge vigenti in materia*” sono rappresentate dagli articoli 6, commi 6 e 7, e 20 d.lgs. n. 152 del 2006 che, nel testo vigente *ratione temporis*, richiedevano la mera verifica di assoggettabilità a v.i.a.; altrimenti detto, siffatte disposizioni individuavano nella verifica di assoggettabilità a v.i.a. la specifica “*procedura di v.i.a.*” da seguire nella specie (cfr., del resto, la nota del Capo di Gabinetto dello stesso Ministero dell'**ambiente** prot. n. 52443 del 9 dicembre 2013).

Del resto, osserva il Collegio, l'esegesi propugnata da parte ricorrente cozza con i principi di proporzionalità e ragionevolezza, posto che assume come necessaria una (costosa ed articolata) procedura di v.i.a. per ogni “*fase di realizzazione*” - quale che ne sia il concreto impatto ambientale - di un Piano già *ab origine* sottoposto alla valutazione di compatibilità ambientale prescritta dalla legislazione allora vigente.

14.5. Le prescrizioni recate dal provvedimento in questa sede gravato non stravolgono l'assetto e la conformazione sostanziale del progetto, né ne modificano aspetti essenziali; al contrario, attengono a profili settoriali e specifici, pur se importanti: non ha, pertanto, fondamento la censura incentrata sull'assunto carattere elusivo del provvedimento, che, invero, avrebbe richiesto l'evidenza della dimostrazione della natura solo formale del parere favorevole, di contro connotato da un sostanziale rigetto del progetto, radicalmente ed essenzialmente modificato dalle prescrizioni contestualmente dettate.

14.6. Quanto all'assunto difetto di istruttoria, il Collegio osserva che la preposta commissione tecnica costituita presso il Ministero nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a v.i.a. ha effettuato specifiche ed articolate valutazioni sui vari profili di possibile impatto ambientale dell'opera, in esito ai quali ha

motivatamente concluso circa la piena compatibilità dell'intervento con i valori *lato sensu* ambientali del contesto territoriale (cfr. parere prot. n. 1930 del 4 dicembre 2015); inoltre, la Soprintendenza ha emanato (in esito a conferenza di servizi) parere favorevole in ordine alla compatibilità paesaggistica del progetto.

Per il resto, le censure articolate dalla ricorrente impingono nel merito amministrativo.

14.7. L'esecuzione dell'intervento, che comprende il dragaggio dei fondali, è stata espressamente subordinata alla “*conclusione delle attività di bonifica dell'area interessata*” (cfr. provvedimento impugnato, prescrizione n. 7): la censura, pertanto, trova smentita *per tabulas*.

14.8. Il progetto determina, in realtà, un allontanamento del sito terminalistico dai recettori abitativi rispetto sia all'attuale situazione, sia alla soluzione alternativa (inizialmente valutata) costituita dal parziale riempimento della Calata Artom; anche quanto all'ambito 5, per vero, si apprezza una decisa attenuazione delle emissioni acustiche, in virtù dell'eliminazione del traffico commerciale e dell'elettrificazione del Molo crociere ivi previsto, che consentirà prospetticamente lo stazionamento delle navi a motore spento.

Più in generale, consta che il profilo dell'inquinamento acustico sia stato oggetto di specifica attenzione da parte della commissione tecnica ministeriale, che ha individuato – anche sulla base della classificazione acustica del Comune e sulla scorta di appositi rilevamenti *in situ* – specifiche misure di mitigazione e stabilito costanti procedure di monitoraggio e controllo.

14.9. Il Collegio osserva che, tanto più nell'ambito di un procedimento complesso quale quello di specie, non è necessaria un'analitica motivazione in relazione ad ogni osservazione presentata dai numerosi soggetti intervenuti, essendo di contro sufficiente che, dal complessivo tessuto motivazionale del provvedimento, emergano le ragioni della decisione.

Orbene, nel caso *de quo* l'approfondito scrutinio operato dalla preposta commissione, invero condotto anche sulla scorta delle osservazioni presentate dai vari soggetti intervenuti nel procedimento e debitamente enumerate nella relazione finale dell'organo (cfr. parere prot. n. 1930 del 4 dicembre 2015, pagine 4 e 5), lumeggia con analiticità le motivazioni a sostegno della decisione ministeriale di esclusione dalla procedura di v.i.a. del progetto in esame.

15. Il rigetto del ricorso determina la conseguente reiezione della connessa domanda di risarcimento dei danni.

16. Le spese del grado seguono la soccombenza e sono liquidate come in dispositivo, tenuto conto dei parametri di cui al regolamento n. 55 del 2014 e di cui all'art. 26, comma 1, c.p.a. ricorrendone nella specie i presupposti applicativi (cfr. da ultimo Cons. Stato, Sez. IV, 24 maggio 2016, n. 2200; Cass. civ., Sez. VI, 2 novembre 2016, n. 22150).

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quarta), definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, lo rigetta.

Condanna Onlus **Associazione** Verdi **Ambiente** e Società - V.A.S. alle spese del grado, liquidate in € **4.000,00 a favore di ogni parte costituita (1. Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, già Autorità portuale di La Spezia; 2. Ministero dell'ambiente e della difesa del territorio e del mare; 3. La Spezia Container Terminal s.p.a.), per un ammontare complessivo pari a € 12.000,00, oltre accessori di legge ove dovuti.**

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 22 febbraio 2018 con l'intervento dei magistrati:

Vito Poli, Presidente

Luigi Massimiliano Tarantino, Consigliere

Luca Lamberti, Consigliere, Estensore

Daniela Di Carlo, Consigliere

Nicola D'Angelo, Consigliere

L'ESTENSORE
Luca Lamberti

IL PRESIDENTE
Vito Poli

IL SEGRETARIO