

RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA

OGGETTO: DOMANDA DI NUOVA CONCESSIONE SU BENI DEMANIALI
CONCESSI IN SCADENZA

Ai sensi del Capo III, art. 23, comma 2 del Regolamento Regionale 30.04.2014 n.10

| <i>COMMITTENTI / CONCESSIONARI</i> | <i>firme</i> | <i>CONCESSIONI DA RINNOVARE</i> |
|------------------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CENTRONAUTICOLAZIALE SRL | | <i>N° 1889 DEL 14/01/2014</i> <i>Fascicolo OI-2756/2017</i> |
| MIRABELLA ROMEO BRUNI LUIGI | | <i>N° 7582 DEL 02/02/2012</i> <i>Fascicolo OI-712/2006</i> <i>Fascicolo OI-2660/2016</i> |



PREMESSA

Il Canale “Mortacino” è un affluente del fiume “Portatore”, il cui bacino occupa una superficie di 37,9 kmq, con un reticolo totalmente artificiale, delimitato a nord-est dal Fiume Amaseno e a nord-ovest dalla migliara 57; il Canale “Portatore” ha foce a “Badino” nel Comune di Terracina (LT) e la confluenza del Canale “Mortacino” nel Portatore stesso dista circa 800 metri dalla foce.

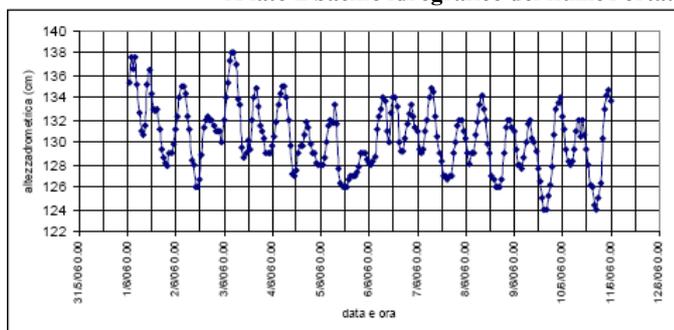
Le litologie affioranti del bacino sono prevalentemente costituite da terre nere e depositi di ambiente limo-palustre con torbe; la permeabilità risulta prevalentemente scarsa. Il regime pluviometrico presenta un minimo nel periodo maggio-agosto e valori massimi nel periodo ottobre-novembre; il ruscellamento totale annuo stimato è pari a 18,5 milioni di mc/anno.

I carichi inquinanti del bacino sono prevalentemente di origine agricola: l’occupazione del terreno ai fini agricoli è di circa 73 %, mentre le percentuali di occupazione industriale e residenziale sono notevolmente inferiori (rispettivamente 3% e 9 %).

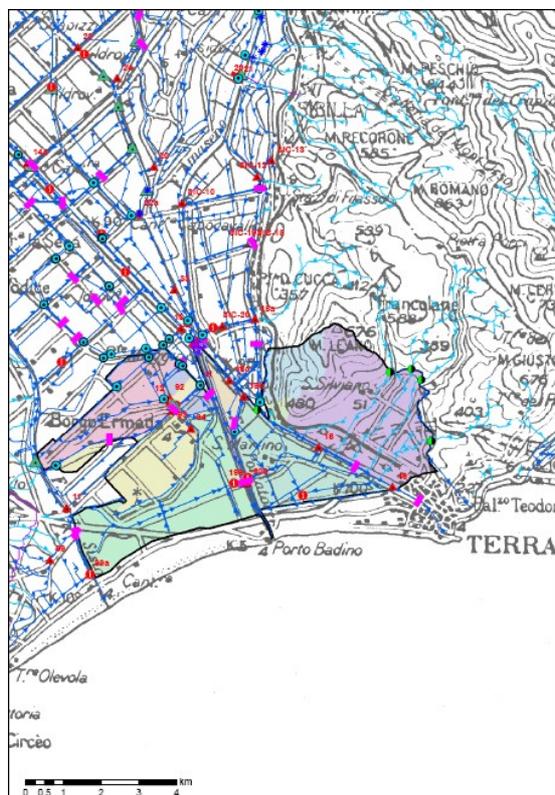
Ricevendo le acque dei principali Fiumi e Canali del territorio provinciale, la qualità delle acque del Canale Portatore è il risultato della miscelazione di flussi di diversa origine e non trova pertanto corrispondenza con le caratteristiche degli scarichi presenti nel bacino terminale, inoltre, la presenza di importanti opere di bonifica e gli scambi con il mare, che in occasione di forti mareggiate o dell’innalzamento della marea può far risalire le sue acque per alcuni chilometri lungo i canali, rendono ancora più incerti i risultati delle misurazioni ambientali.

Lungo il Canale di Navigazione, l’effetto delle maree si risente sino alla stazione idrometrica ST11 della rete di monitoraggio provinciale, distante circa 4 km dal mare. Il fenomeno è ben evidenziato dall’andamento sinusoidale delle medie orarie delle altezze idrometriche rilevata con minimi e massimi che si ripetono ogni dodici ore.

A lato il bacino idrografico del fiume Portatore



redatto a cura del Settore Ecologia e Ambiente della Provincia di Latina



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1 – Descrizione dello stato dei luoghi del bene che si intende prendere in concessione, comprensiva della documentazione fotografica con allegata cartografia riportante i punti di ripresa e coni visuale di ciascuna foto.

Come descritto in premessa il Canale “Mortacino” è un affluente del fiume “Portatore”.

I tratti oggetto di richiesta di rinnovo sono tutti in sponda dx, e sono tutti costituiti da pontili delle medesime caratteristiche, ovvero palizzate in legno lungo la sponda con sovrastante passerella pedonale, e specchio acqueo antistante.

I tratti in oggetto sono tutti situati tra il ponticello che collega la Via Pontina alla Via Mortacino, fino al punto in cui la sessa SS148 incrocia li Canale con un sovrappasso.

Il tutto è meglio evidenziato nell’immagine seguente:

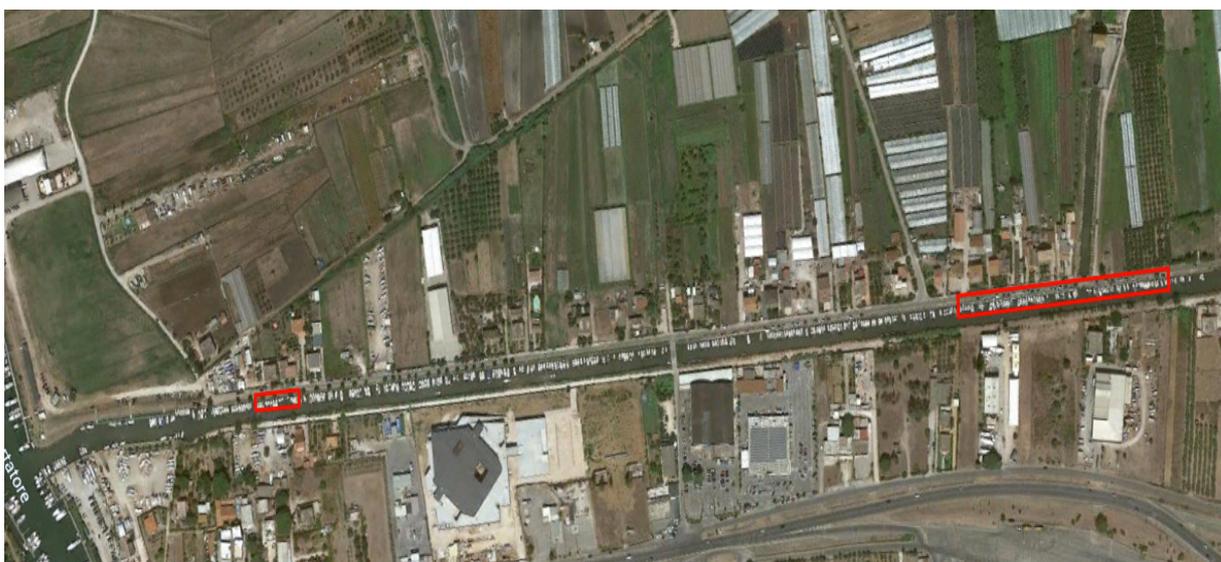


Immagine satellitare

La realizzazione dei pontili, tra cui quelli di cui si richiede il rinnovo, ha permesso nel corso degli anni di qualificare un'area precedentemente oggetto di ormeggio incontrollato. Si riporta un'immagine del canale Mortacino, che comprende anche il tratto richiesto, **come appariva nel 2009** (fonte "google street view")



Come evidente dal rilievo fotografico allegato alla presente procedura, si può immediatamente notare la differenza tra lo stato antecedente al rilascio delle concessioni e quello attuale, in cui la sponda risulta assicurata da fenomeni di erosione e di abusivismo ed il canale stesso, per mezzo dei pontili, è fruibile da tutta la cittadinanza e dai turisti.



Al contempo l'aspetto dei luoghi appare sicuramente più pulito e curato (a seguire una vista di una banchina tipo installata nel canale)

2 – Descrizione dell’uso cui si intende destinare il bene demaniale interessato.

Il bene demaniale oggetto di richiesta, sponda e specchio acqueo antistante, sono destinati alla nautica da diporto, con particolare riferimento ai “natanti da diporto” ovvero quelle unità da diporto a remi, vela o motore con lunghezze massime di 10 metri.

La scelta di queste unità discende in primis dalla larghezza del canale navigabile, ed in secondo luogo da considerazioni tecnico-organizzative affiancate ad un’analisi di mercato che vede in questo tipo di approdi, una fiorente richiesta di approdi/ormeggi di natanti di piccole dimensioni. Come in tutti i settori, la congiuntura economica del periodo sta facendo diminuire la compravendita di natanti di dimensioni superiori a 10 metri.

Anche il contesto in cui il bene demaniale è sito ha fatto propendere la scelta su questo tipo di imbarcazioni.

In riferimento all’aspetto progettuale dei pontili, si è optato in sponda sx per strutture lignee, che hanno migliorato in generale le condizioni dell’argine, e al tempo stesso sono inserite perfettamente nel contesto della zona, per lo stesso motivo si è optato per passerelle in legno, che danno continuità visiva al paesaggio.

Gli impianti planimetrici possono essere configurati tra le tipologie di sviluppo lineare costiero cioè costituito con un unico camminamento continuo parallelo con la linea della sponda.

In generale da un’analisi percettiva dei luoghi è evidente che le opere e gli interventi realizzati hanno comportato un notevole miglioramento estetico funzionale migliorando la vocazione turistico-ricettiva della città con specificità vocazione verso la nautica da diporto.

Il riordino ambientale, tramite il rilascio delle concessioni di pontili per imbarcazioni da diporto, ha consentito lo sviluppo della nautica che non sembra aver prodotto impatti negativi di tipo ambientale sul tratto di canale preso in esame.

L’ambiente è in generale rispettato utilizzando componenti e materiali costruttivi di tipo riciclabili, naturali od eco-compatibili, scelti di colore tale da integrarsi perfettamente nel contesto d’insieme.

Anche ad un occhio non esperto, le passerelle con le relative strutture lignee daranno una sensazione di continuità del paesaggio agricolo fluviale, al contrario ad esempio di passerelle galleggianti in materiale plastico. Le scarpate naturali o artificiali sono regolarmente curate e mantenute.

La politica dei concessionari è il miglioramento della qualità del paesaggio, perseguita con il mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie del paesaggio

naturale, nonché un utilizzo delle sistema delle acque compatibile con la salvaguardia delle biodiversità.

Tutte le considerazione riferite discendono da un'analisi di compatibilità ambientale in riferimento agli strumenti di programmazione Comunali, Provinciali e Regionali.

Le strutture di servizio non hanno in alcun modo determineranno aumenti di superficie impermeabilizzata e non sono variate le quote dell'argine esistente.

3 – Descrizione dell'attività che si intende svolgere.

Come già descritto nel paragrafo precedente l'attività principale è costituita dallo stazionamento e dal transito delle unità da diporto, con tutte le ricadute benefiche che ne derivano.

La fase iniziale di installazione dei pontili ha dato un contributo al settore edilizio in generale, preferendo ditte locali che meglio di altre conoscevano il territorio ed il tipo di installazioni da predisporre, allo stato odierno si è inoltre creata una nuova e più ricca offerta turistica che indubbiamente ha portato benefici all'area circostante, in particolare al settore del commercio e della ristorazione, nonché al settore edile che cura le manutenzioni dei pontili.

In questo modo sono inoltre stati creati nuovi posti di lavoro, avendo la necessità sia di fornire supporto ai clienti che di garantire la custodia dei natanti e dei pontili stessi.

I pontili realizzati, danno la possibilità di ormeggio ai turisti che transitano lunga la costa laziale e pertanto l'uso del bene demaniale è garantito ai fruitori; i pontili sono anche destinati alle associazioni sportive o di protezione civile locali.

In sintesi sono stati realizzati:

rinverdimento degli argini con effetti benefici sull'aria, sulle specie vegetali e sul paesaggio
consolidamento degli argini mediante la realizzazione di palificate di legno.

Sono stati generati:

miglioramenti della programmabilità delle risorse idriche;

una fruizione qualificata del paesaggio;

effetti benefico sull'economia locale;

una fruizione più controllata del paesaggio che ha limitato (pressoché eliminato) fenomeni di attracchi abusivi non regolari, che oltre al danno all'erario, portano spesso ad un uso irrazionale del bene comune e un utilizzo incontrollato delle risorse, nonché una

mancata gestione dei rifiuti con le ricadute a tratti irreversibili sul demanio fluviale e marittimo.

RELAZIONE TECNICA

Si riportano brevemente le dimensioni dei tratti in concessione di cui si richiede il rinnovo.

a) – Dimensioni dei progetti

Si chiede il rinnovo per le seguenti concessioni site nel Comune di Terracina, sono distinto al N.C.T. al Fg. 199 e 201 con coordinate U.T.M. 33 NORD ED50:

| <i>COMMITTENTI / CONCESSIONARI</i> | coordinate U.T.M. 33 NORD ED50 | | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|----------------|------------------|----------------|
| | inizio | | fine | |
| | Nord | Est | Nord | Est |
| CENTRONAUTICOLAZIALE SRL | <i>4 572 619</i> | <i>350 297</i> | <i>4 572 637</i> | <i>350 225</i> |
| | <i>4 572 641</i> | <i>350 247</i> | <i>4 572 649</i> | <i>350 297</i> |
| MIRABELLA ROMEO BRUNI LUIGI | <i>4 572 495</i> | <i>349 369</i> | <i>4 572 497</i> | <i>349 381</i> |

Tutte le opere realizzate non hanno comportato un aumento dell'altezza dell'argine esistente e sono progettate per integrarsi nel paesaggio esistente creando una continuità spaziale con esso. Le potenzialità dell'intervento sono derivate dall'analisi dei luoghi, delle normative di settore e dall'analisi di compatibilità ambientale in riferimento agli strumenti di programmazione Comunali, Provinciali e Regionali.

A seguito delle suddette considerazioni si è optato per la progettazione di pontili dedicati alla nautica da diporto, con particolare riferimento ai "natanti da diporto" ovvero quelle unità da diporto a remi, vela o motore con lunghezze massime di 10 metri.

b) – Utilizzazione delle risorse naturali

La politica dei concessionari è il miglioramento della qualità del paesaggio, perseguita con il mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie del paesaggio naturale, nonché un utilizzo delle sistema delle acque compatibile con la salvaguardia delle biodiversità.

A tale scopo sono state pensate e realizzate strutture lignee che non hanno influenzato l'habitat naturale né dello specchio acqueo, né del paesaggio terrestre della macro-zona.

Gli argini stessi, potenzialmente oggetto di erosione, hanno risentito di un notevole effetto benefico dalla realizzazione dei pontili.

Gli interventi hanno consentito un miglioramento della programmabilità delle risorse idriche attraverso una fruizione più controllata del paesaggio, che esclude la possibilità di fenomeni abusivi con le relative nefaste conseguenze economico-ambientali.

c) – Produzione di rifiuti

Anche per quel che concerne la produzione di rifiuti avere una fruizione controllata del paesaggio, che escluda fenomeni di abusivismo, è di per sé garanzia di gestione cosciente dei rifiuti.

I concessionari sono consapevoli della tipologia di “rifiuto” che deriva dall’ormeggio di natanti da diporto, ovvero:

– Oli usati;

dove per oli usati è compreso qualsiasi olio industriale o lubrificante, a base minerale o sintetica, divenuto improprio all'uso cui era inizialmente destinato, in particolare gli oli usati dei motori a combustione e dei sistemi di trasmissione, nonché gli oli minerali per macchinari, turbine o comandi idraulici e quelli contenuti nei filtri usati e le miscele oleose, intendendosi per tali i composti usati fluidi o liquidi solo parzialmente formati di olio minerale o sintetico, compresi i residui oleosi di cisterna, i miscugli di acque ed olio e le emulsioni.

Questi saranno trattati secondo le normative nazionale ed europee vigenti, in particolare saranno previsti idonei contenitori che i Concessionari provvedono a conferire a ditte autorizzate allo smaltimento o rigenerazione secondo normativa.

– carta e plastica;

derivata dalle esigenze dei fruitori del pontile in generale, anche non necessariamente riconducibili ai proprietari dei natanti, ma potenzialmente prodotti da turisti, sono raccolti in appositi contenitori installati dai Concessionari.

- *Idrocarburi derivati da eventuali travasi di carburante;*

I concessionari sensibilizzano e pongono divieti nel riguardo di travasi in mare di carburante. Eventuali travasi/riempimento dei serbatoi dovranno obbligatoriamente essere effettuati nelle aree di distribuzione autorizzate.

- *Altri rifiuti;*

considerando con essi anche i rifiuti alimentari (non pericolosi), sono messi a disposizione idonei contenitori per la raccolta.

I custodi, addetti o gestori del pontile sono in generale preposti a sensibilizzare i fruitori del pontile stesso al rispetto delle normative in tema di rifiuti.

d) – Inquinamento e disturbi ambientali

A riguardo dell'inquinamento vale quanto già riportato nel paragrafo precedente, in relazione alla produzione di rifiuti.

Bisogna poi tenere in conto di altri fattori quali:

Aumento del numero dei natanti: i natanti che troveranno ormeggio sono quelli caratteristici della nautica minore che ha di per sé impatti ambientali minimi.

Aumento del numero di traffico veicolare: Il canale è posto a confine con una zona destinata a servizi in cui sono presenti numerose attività commerciali anche della grossa distribuzione quali “Maurys” e “Orizzonte” ed è posta a ridosso della Strada Pontina di grande traffico; il Canale stesso è sormontato dalla S.S. Pontina con traffico sostenuto anche di mezzi pesanti.

L'installazione dei pontili e la fruizione degli stessi non ha portato ad incrementi significativi del traffico veicolare della zona.

Habitat naturale: come già riportato, le uniche opere realizzate sono quelle relative ai pontili in legno ed alle colonnine per l'approvvigionamento dell'acqua e dell'elettricità.

È perseguito il mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie del paesaggio esistente, nonché un utilizzo delle sistema delle acque compatibile con la salvaguardia delle biodiversità.

Fumi / odori provenienti dai natanti a motore: è fatto rispettare il divieto di mantenere i natanti in moto oltre il tempo strettamente necessario alle manovre di attracco e salpaggio.

Produzione di rumori: i motori dei natanti dovranno essere mantenuti al minimo, onde evitare la produzione di rumori oltre i limiti di zona (Delibera del Consiglio Comunale n° 152-XX del 10.12.2009) o oltre i limiti del criterio differenziale.

In accordo con l'art. 18 della L.R. 18/2001 sarà elaborato idoneo documento di valutazione di impatto acustico, qualora se ne ravveda la necessità. Le imbarcazioni saranno a quote inferiori all'argine, lo stesso fungerà dunque da barriera acustica. L'area è comunque caratterizzata da scarsa densità abitativa, la destinazione a servizi con i richiamati esercizi commerciali e la presenza della Strada Pontina fanno sì che l'impatto dei motori dei natanti sia molto limitata.

Disturbi in fase di realizzazione: tutte le opere risultano già realizzate con la sola eccezione della procedura in corso per il rilascio dell'autorizzazione di 26 m di sponda.

Manutenzione e pulizia: la manutenzione degli argini, è effettuata con prodotti biologici e compatibili con l'ambiente. La pulizia delle sponde è effettuata per lo più preferendo mezzi manuali, anche in considerazione del fatto che le sponde stesse presentano quasi esclusivamente vegetazione di tipo erbaceo e raramente arbustivo.

e) – Rischio di incidenti

Piena del canale / esondazioni: precedentemente al rilascio delle concessioni sono stati effettuati idonei studi idraulici considerando una portata di piena con tempo di ritorno di 200 e/o 500 anni ed allegate alle richieste di rinnovo sono presenti perizie giurate relative all'assenza di variazioni sostanziali delle concessioni in scadenza.

Dagli studi effettuati si evince che la presenza dei pontili non producono alcun effetto idraulico significativo.

Antincendio: La raccolta degli oli usati è effettuata, quando ne ricorre la necessità, in contenitori di dimensioni inferiori a 200 l, e sicuramente inferiori ad 1 m³, l'attività non sarà dunque soggetta ai controlli dei Vigili del Fuoco ai sensi del D.P.R. 151/2011

(Attività 12: Depositi e/o rivendite di liquidi infiammabili e/o combustibili e/o oli lubrificanti, diatermici, di qualsiasi derivazione, di capacità geometrica complessiva superiore a 1 m³)

I pontili sono dotati di mezzi di estinzione mobili (estintori) posti su piantane, oltre a questi va ricordato che le imbarcazioni sono di norma dotate di propri estintori.

L'attività non rientra tra quelle identificate alla **Attività 78** - ... stazioni marittime...

Rischio manovre natanti: Le operazioni di ogni natante da diporto (imbarco, partenza, attracco, sbarco,...) sono effettuate con l'ausilio di personale a terra, dalle manovre in acqua fino all'assicurazione dei natanti e delle persone sul pontile. Il personale occupato presso i pontili è di ausilio alle suddette operazioni mediante l'utilizzo di cime, attrezzi marinaro e di ogni altro strumento di cui si palesi la necessità.

Rischio persone a terra: oltre alle operazioni di imbarco, sbarco, attracco e partenza, il personale, qualificato nel settore, provvede alla custodia, manutenzione, sicurezza e mantenimento dell'ambiente, del pontile e dei natanti stessi.

Sicurezza fruitori: la sicurezza delle persone che usufruiscono delle sponde è assicurata dal personale impiegato, munito di appositi salvagente ed idoneamente formato;

Custodia imbarcazioni: la custodia delle imbarcazioni ormeggiate e dell'argine sono effettuate in alcuni casi anche mediante sistemi di videosorveglianza (comunque nel rispetto regolamento generale UE sulla protezione dei dati personali G.D.P.R. 2016/679 e dell'art. 4 della Legge 20 maggio 1970 N. 300 "Statuto dei Lavoratori")

Sicurezza intrinseca pontili: i pontili sono stati realizzati a seguito di regolare progetto.

f) – Impatto sul patrimonio naturale e storico, tenuto conto delle zone che possono essere danneggiate (in particolare zone turistiche, urbane o agricole)

L'influenza dell'intervento sul regime delle acque del fiume potrebbe in via teorica essere determinato dall'incremento delle acque di dilavamento dovuto allo scolo delle acque meteoriche sulle strutture componenti l'opera; a tal riguardo si è optato per strutture (palificate) e passerelle lignee, che non determinano aumenti di superficie impermeabilizzata. La palancolata stessa è da intendere come un elemento di riqualificazione importante al fine di contrastare l'erosione degli argini di un canale già navigabile e già interessato da numerosi transiti.

Per l'accesso alla banchina sono inoltre presenti degli scivoli idonei alle persone con ridotte capacità motorie

Terracina, 15.10.2019

Tecnici incaricati

Arch. Maura D'Onofrio

Geom. Mauro Palombi