



# Ministero della Transizione Ecologica

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

SOTTOCOMMISSIONE VIA

Parere n. 221 del 6 aprile 2021

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p style="text-align: center;"><b>“Progetto per la riorganizzazione dello specchio a mare antistante la passeggiata pubblica a margine del campo sportivo di Le Grazie con posa di pontili galleggianti ad uso punto d’ormeggio”.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 5770-5771-5772-5773</b></p>
<b>Proponenti:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gruppo Sportivo Dilettantistico Nautico Le Grazie</li><li>• Associazione Sportiva Dilettantistica Borgata Marinara Le Grazie</li><li>• Associazione Ricreativa Otonautica</li><li>• Associazione Sportiva Dilettantistica Forza e Coraggio</li></ul>

## La Sottocommissione VIA

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze reale del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DEC/0000192 del 17/09/2015 di nomina del rappresentante della Regione Liguria;
- il Decreto n.6043 del 11/10/2019 con il quale il Presidente della Giunta Regionale della Liguria ha designato, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, la dott.ssa Cecilia Brescianini, Vice Direttore Generale Ambiente della Regione Liguria;

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

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE,*

concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114", e in particolare:

- l'art. 5, recante 'definizioni', e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui "si intende per" m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*": "La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto";
- l'art. 19, recante 'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA', e in particolare il comma 5, secondo cui "L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi" (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante "Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19" e All. V, recante "Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- le Linee guida "Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening" (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU) e in generale le Linee Guida Comunità Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC";

**RILEVATO** che:

- con nota del 18/12/2020, acquisita al prot. n. 1924/MATTM dell'11/01/2021, successivamente perfezionata con pec acquisita agli atti con prot. n. 10881/MATTM del 3/02/2021, sono state presentate le istanze di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al "Progetto per la riorganizzazione dello specchio a mare antistante la passeggiata pubblica a margine del campo sportivo di Le Grazie con posa di pontili galleggianti ad uso punto d'ormeggio" nel Comune di Portovenere (SP), da parte delle seguenti associazioni sportive dilettantistiche: Gruppo Sportivo Dilettantistico Nautico Le Grazie (ID 5770), Associazione Sportiva Dilettantistica Borgata Marinara Le Grazie (ID

5771), Associazione Ricreativa Otonautica (ID 5772), Associazione Sportiva Dilettantistica Forza e Coraggio (ID 5773);

- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con nota prot. n. MATTM/12670 dell'8/02/2021 ha provveduto a comunicare la procedibilità dell'istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate ed alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) e a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del proponente, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 è stato pubblicato lo studio preliminare ambientale, comprensivo della documentazione a corredo dello stesso, sul sito istituzionale dell'Autorità competente alle seguenti pagine:
  - <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7715/11183> (ID 5770);
  - <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7717/11185> (ID 5771);
  - <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7718/11186> (ID 5772);
  - <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7719/11187> (ID 5773)
- la suddetta nota della Divisione è stata acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA/576 dell'8/02/2021;
- siccome il “*Progetto per la riorganizzazione dello specchio a mare antistante la passeggiata pubblica a margine del campo sportivo di Le Grazie con posa di pontili galleggianti ad uso punto d'ormeggio*” è da considerarsi un unico progetto presentato contestualmente dalle 4 suddette associazioni sportive nell'ambito della procedura per l'ottenimento della Concessione Demaniale dello specchio acqueo in località Le Grazie per il ricollocamento di unità attualmente ormeggiate alla catenaria, e risulta suddiviso in 4 distinte istanze solamente ai fini dell'assolvimento degli oneri contributivi previsti, la Divisione ha chiesto, con la suddetta nota, alla Commissione Tecnica VIA/VAS di procedere ad una valutazione congiunta delle istanze presentate;

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

**DATO ATTO** delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Osservazioni della Regione Liguria del 25/03/2021 acquisita al prot. n. MATTM/31685 del 25/03/2021;

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

- Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. 152/2006, datato 20/01/2021 (Codice Elaborato 01-REV02);

- Indagine preliminare sui popolamenti bentonici (Codice 02-Allegato1-Indagine-preliminare-sui-popolamenti-bentonici);
- Relazione Tecnica (codice elaborato di progetto 01-Progetto-Relazione-Tecnica);
- Relazione Paesaggistica (codice elaborato di progetto 02-Progetto-Relazione-Paesaggistica);
- Plan Gen. Attuale (codice elaborato di progetto 03-Progetto-Plan-Gen-Attuale);
- Plan Gen. Progetto (codice elaborato di progetto 04-Progetto-Plan-Gen-Progetto);
- Plan Gen. Raffronto (codice elaborato di progetto 05-Progetto-Plan-Gen-Raffronto);
- Plan Gen. 200 (codice elaborato di progetto 06-Progetto-Plan-Gen-200);
- Progetto Render (codice elaborato di progetto 07-Progetto-Render)
- Progetto Allegati (codice elaborato di progetto 08-Progetto-Allegati)
- Tavola Pontili Galleggianti (codice elaborato di progetto 10-Tavola-Pontili-Galleggianti)
- Relazione di calcolo pontili galleggianti (codice elaborato di progetto 9-Relazione-di calcolo-pontili-galleggianti);

**EVIDENZIATO** che lo Studio Preliminare Ambientale:

- è stato presentato allo scopo di valutare i possibili impatti ambientali derivanti dal “Progetto per la riorganizzazione dello specchio a mare antistante la passeggiata pubblica a margine del campo sportivo di Le Grazie con posa di pontili galleggianti ad uso punto di ormeggio”, che era stato allegato dai quattro Enti proponenti all’istanza di concessione avanzata all’Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale per l’ottenimento della Concessione Demaniale dello specchio acqueo in località Le Grazie per il ricollocamento di unità attualmente ormeggiate alla boa;
- presenta la seguente articolazione: Premessa, Descrizione del Progetto (Localizzazione, Inquadramento urbanistico di base, Proposta progettuale, Definizione dei materiali utilizzati, Gestione dei rifiuti, Vulnerabilità del progetto rispetto ad eventi naturali), Valutazione impatto sull’ambiente marino e sottomarino (Rapporto di caratterizzazione ambientale, Possibili interferenze tra progetto e ambiente marino e sottomarino, Piano di installazione pontili), Valutazione di Impatto sull’ambiente terrestre (aree di cantiere e di stoccaggio), Valutazione di impatto sull’ambiente circostante (emissione di rumori stimate dovute alle lavorazioni), Verbale di emissione. Allo Studio è allegato un documento datato settembre 2020, relativo all’Indagine preliminare sui popolamenti bentonici presenti sui fondali marini, con allegati fotografici;

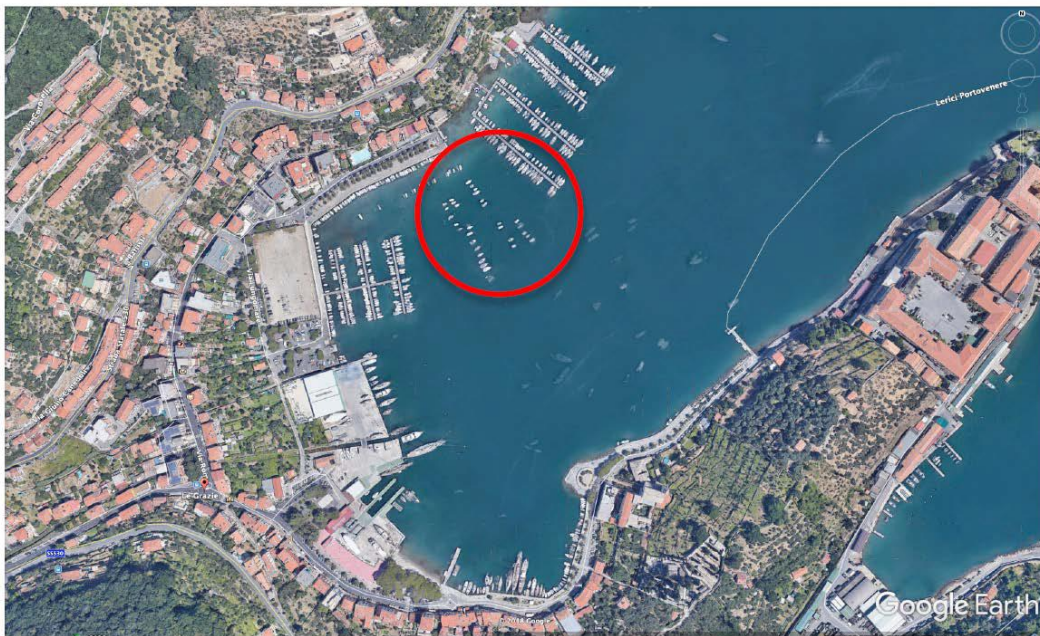
**EVIDENZIATO** altresì che:

- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all’Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell’Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell’impatto sono così sintetizzabili;

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

- l'intervento proposto si colloca nella Baia delle Grazie, all'interno del Comune di Portovenere (SP), nello specchio acqueo antistante la parte terminale del borgo, lato campo sportivo, nello spazio libero tra i pontili dei Residenti del Comune e quelli più recenti della Associazione Portido. Attualmente, la superficie destinata al Progetto è principalmente occupata da catenarie e gavitelli per l'ormeggio di piccole e medie imbarcazioni e risulta in concessione demaniale alle quattro Associazioni sportive e ricreative committenti del progetto dei pontili: Gruppo Sportivo Dilettantistico Nautico Le Grazie (concessione 2014/0005/SP rep. n. 5 per una superficie di m<sup>2</sup>. 2326); Associazione Ricreativa Otonautica (concessione 2016/0019/SP rep. per una superficie di m<sup>2</sup> 2307); Associazione Sportiva Dilettantistica Borgata Marinara Le Grazie (concessione 2019/0022/SP rep. n. 29 per una superficie di m<sup>2</sup> 2487); Associazione Sportiva Dilettantistica Forza e Coraggio (concessione 2019/0023/SP rep. n. 30 per una superficie di m<sup>2</sup> 2487);
- la Baia delle Grazie è ricompresa nel vigente strumento pianificatorio portuale (PRP – Piano Regolatore Portuale), nei limiti del PUC (Piano Urbanistico Comunale) del Comune di Portovenere e del PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale);
- in relazione ai limiti imposti dal PRP, l'intervento rientra nell'Ambito 1 “Seno delle Grazie” e appare allineato con il mantenimento e l'incremento delle funzioni correlate alla nautica da diporto, riconosciuta quale vocazione naturale del sito sotteso, come riportato al punto 11.4 del PRP;
- in relazione ai limiti imposti dal PUC del Comune di Portovenere, l'area di intervento risulta compresa nel Sub Ambito R4.2 “Le Grazie”, costa e passeggiata a indirizzo di riqualificazione, destinazione d'uso Servizi (tra cui “approdi ed impianti per la nautica”). Tra gli elaborati grafici del PUC, viene individuata una Tavola Norm3- Normativa della Costa, nella quale viene riportata la destinazione prescrittiva dell'uso delle aree costiere. In particolare, il tratto di costa interessato dall'intervento, caratterizzato dalla sigla N, risulta pienamente conforme con lo strumento pianificatorio secondo quanto riportato all'art. 19.3 delle NTA (“Attività nautiche: nelle aree per attività nautiche è consentita l'installazione di attrezzature e servizi per la nautica, quali attracchi, pontili, pontili galleggianti ecc.; è consentita la sistemazione della costa per l'uso specifico con palancolate, moli, ecc.). Stante la tipologia dell'intervento da realizzarsi esclusivamente con strutture galleggianti a mare, lo strumento urbanistico non prevede particolari indicazioni qualitative e/o quantitative, individuando però le destinazioni d'uso prevalenti e compatibili, tra le quali vengono ricompresi gli interventi per approdi e impianti per la nautica, in linea con quanto proposto
- secondo le categorie livello puntuale del PTCP, l'area è legata al mantenimento di attrezzature ed impianti in insediamento diffuso e per servizi e attrezzature pubbliche;
- per il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia della Spezia, l'area in oggetto rientra nell'ambito della disciplina dell'Art. 5.3 (Aree produttive della filiera del mare), in particolare per le attività connesse alla nautica diportistica;
- per ciò che concerne il Piano di Utilizzazione Demaniale (PUD), con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 32 del 12-07-19, immediatamente eseguibile ai sensi e per gli effetti dell'art. 134, comma 4°, D. Lgs. n. 267 del 18.08.2000, è stata approvata la Variante al Progetto di utilizzo delle aree demaniali marittime. Il Piano di cui all'art.11bis L.R. 13/99 individua l'area in oggetto con destinazione ad attività nautiche e punti di ormeggio;

- per il Piano di Bacino, finalizzato alla tutela del rischio idrogeologico del Golfo della Spezia, il comune di Portovenere ricade all'interno dell'Ambito 20, su cui ha competenza l'Autorità di Bacino Regionale. Nella Tav.6 – Carta del reticolo idrografico, settore sud, si evidenzia che l'area non contiene al suo interno la foce di alcun corso d'acqua, né alcun bacino di corrivazione così significativo da essere preso in considerazione. Dalla Tav. 10, Carta della suscettività al dissesto dei versanti, si evince che l'area è classificata come a Suscettività al dissesto molto bassa. Nella Tav. 14 (Carte delle fasce di inondabilità), l'area è valutata a pericolosità nulla;
- l'area oggetto di intervento non ricade all'interno di: zone umide; zone di importanza paesaggistica, culturale o archeologica; riserve o parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa italiana, zone classificate o protette dalla normativa comunitaria; territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità; siti contaminati; aree sottoposte a vincolo idrogeologico; zona sismica; aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto;
- di seguito si fornisce una foto che individua la zona interessata dal progetto:



### **In ordine alle caratteristiche progettuali e alla vulnerabilità ad eventi naturali**

- l'intervento riguarda la collocazione di due pontili galleggianti con giacitura parallela a quelli esistenti adiacenti, con soluzione di disposizione degli ormeggi in relazione anche ai venti dominanti, fondamentali in fase di manovra di ormeggio. I due nuovi pontili saranno affiancati a una distanza minima calcolata per i canali di transito e provvisti di un sistema di fissaggio alla banchina a partire dalla parte terminale della stessa, al fine di completare "disegno", geometria e allineamento di quelli esistenti;
- il primo pontile sarà composto da n. 9 elementi per una lunghezza di circa m 104 oltre la passerella e il secondo da n. 10 elementi per una lunghezza di circa m 122. I pontili saranno fissati alla banchina mediante una piastra e perni in acciaio e ancorati al fondale mediante la

posa di corpi morti e relative catene di ormeggio secondo una disposizione di massima verificabile nella successiva fase esecutiva a seguito di rilievo del fondale. Per la realizzazione dei pennelli saranno impiegati elementi con galleggianti in calcestruzzo dotati di chiglie, che assicurano una grande stabilità trasversale. Tutti i pontili presentano una robustissima struttura in acciaio zincato a caldo, con profili maggiorati rispetto allo standard e finitura del piano di calpestio in doghe di legno esotico pregiato. I pontili saranno dotati di anelli golfari di ormeggio in acciaio inox da posizionarsi negli appositi fori predisposti sui profili laterali degli elementi con passo 50 cm. Le passerelle di accesso (di larghezza pari a 2,50 metri, come i pontili) sono previste a tutta larghezza e dotate di speciale piastra con cerniere inclinata rispetto all'ortogonale ai pennelli. Il sistema di ancoraggio è proposto con catene zincate da 18 mm e corpi morti da 3t. Il sistema di ormeggio prevede catene di fondo da 24 mm e doppie trappe per tutti i posti barca. Il piano di ancoraggio è stato ottimizzato cercando di ridurre per quanto possibile il numero dei corpi morti impiegati e cercando di mantenere l'ortogonalità tra le linee di ancoraggio e l'asse dei due pennelli;

- per quanto concerne la parte impiantistica nel progetto si propone di installare complessivamente n. 27 erogatori a 4 utenze idriche ed elettriche con scocca in acciaio inossidabile, ognuna destinata al più a n. 7 posti barca. In particolare, ogni erogatore con 4 prese elettriche e 4 rubinetti sarà destinato a: n. 7 posti barca con dimensioni fino a 6 m; n.6 posti barca con dimensioni oltre 6m e fino a 8,5m; n. 4 posti barca da 10 e 12m. I terminali antincendio a copertura degli ormeggi saranno n. 8 al fine di coprire l'intera lunghezza dei due pennelli di ormeggio.
- la Relazione tecnica riporta le motivazioni dell'opera in progetto e le soluzioni alternative preliminari prese in considerazione per la scelta di quella definitiva;
- siccome il progetto va a collocare i pontili galleggianti in un'area già naturalmente predisposta, in quanto sede di attuali catenarie e ormeggi scomposti, le lavorazioni da eseguire non prevedono alcun tipo di demolizione con conseguente produzione di rifiuti. Si prevede invece la rimozione di tutti i materiali costituenti le attuali catenarie, corpi morti compresi, contestualmente alla posa dei nuovi pontili, con conferimento a discarica autorizzata;
- per quanto riguarda la vulnerabilità del progetto rispetto ad eventi naturali, lo Studio Preliminare Ambientale evidenzia che, siccome il Seno delle Grazie è un “bacino protetto” per la sua naturale conformazione (baia interna ad un Golfo, quello della Spezia, a sua volta protetto), tutta l'area interessata dal progetto è poco esposta a fenomeni naturali, considerando anche la presenza della diga foranea che fa da ulteriore protezione nei confronti di mareggiate e moto ondoso. Dai dati di studio dell'ISPRA relativi alla stazione mareografica di La Spezia (collocata in zona ben più esposta alle mareggiate e ai venti rispetto alla Baia delle Grazie) si evince che annualmente il livello idrometrico massimo raggiunge i media 0,70 metri. Inoltre, occorre considerare anche che i nuovi pontili sono protetti anche da quelli già esistenti, che fungono da barriera ulteriore contro gli eventi naturali. Lo Studio precisa anche che la configurazione dei pontili è quella tipica di analoghi pontili collocati nei bacini protetti, con caratteristiche di resistenza alle maree e al moto ondoso che rispettano quanto rilevato dai dati ISPRA. Si ritiene, pertanto, che i pontili così progettati e posizionati possano ritenersi non vulnerabili agli eventi naturali che potrebbero manifestarsi nella zona;

### **In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale**

#### ***Ambiente marino e sottomarino***



- è stata predisposta una specifica “Indagine preliminare sui popolamenti bentonici presenti sui fondali marini” (All. 1 allo Studio Preliminare Ambientale), dalla quale emerge che il fondale antistante la passeggiata delle Grazie (profondità compresa tra la terraferma e gli 8 metri di profondità), lato campo sportivo, si presenta fangoso, con presenza di detritico organogeno rappresentato da gusci di molluschi morti, di blocchi di calcestruzzo, probabili corpi morti di precedenti pontili, cime e vecchie ancore abbandonate, oltre a detriti di natura antropica. L'indagine, effettuata con rilievi mediante immersioni subacquee, non ha evidenziato la presenza di specie di particolare interesse naturalistico. In condizioni di mare calmo e assenza di vento la torbidità nella colonna d'acqua è molto elevata;
- in linea generale, la costruzione e l'esercizio dei pontili non comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente marino interessato per la loro dislocazione antistante la banchina in cemento della passeggiata di Le Grazie. Nella zona, a pochi metri di distanza dai previsti pontili, sono già presenti altri pontili galleggianti per l'ormeggio di natanti. In tutta l'area sono inoltre presenti numerosi impianti di mitilicoltura e gabbie per l'allevamento di pesci. Il posizionamento del pontile non rappresenterebbe quindi un problema per l'ambiente marino, sia per quanto riguarda l'impatto causato da eventuali corpi morti sia per l'ombra provocata dal pontile stesso, considerando anche la presenza a distanza di 20 m in direzione sud e nord di altri pontili simili;
- la costruzione e l'esercizio del progetto non comporteranno azioni che modificheranno fisicamente i fondali marini, né l'utilizzo di risorse naturali. La posa dei pontili avverrà o da terra mediante mezzo di sollevamento a braccio lungo, oppure da mare mediante pontone dotato di sbraccio e, comunque, tale scelta non presenta particolari implicazioni ambientali. Il progetto, altresì, non comporterà rischi di contaminazione dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti in acque costiere marine. Inoltre, la posa di corpi morti/ancoraggi dei pontili non implica il dragaggio di materiale; i corpi morti verranno semplicemente appoggiati sul fondale;

### ***Aree protette ed ecosistemi***

- l'area oggetto di intervento non è inclusa nell'Area di Tutela Marina legata al Parco Naturale di Portovenere, né tantomeno ricade in un SIC o ZSC terrestre o marino. Nell'area di progetto o in aree limitrofe non ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto. L'impatto dei pontili è estremamente localizzato, in un'area che si può considerare “portuale” e non in grado di minacciare l'integrità dei siti terrestri vicini, posti ad un'adeguata distanza di sicurezza;

### ***Ambiente terrestre (suolo)***

- la posa dei pontili comporta la definizione di un'area di cantiere sulla terraferma, opportunamente delimitata mediante una recinzione visibile in pannelli orso-grill elettrosaldato su montanti verticali; recinzione corredata da cartelli monitori e di divieto e da cancelli pedonali e carrabili. L'area dovrà essere connessa con la viabilità esterna mediante accessi ben segnalati. Poi sono previste sia un'area di stoccaggio dei materiali, sia un'area logistica a supporto delle attività svolte, anch'esse opportunamente delimitate e segnalate, sia in orario diurno sia notturno. Nel caso in cui si prediligesse la posa dei pontili da terra

mediante mezzi a sbraccio lungo, l'area di cantiere avrebbe ovviamente dimensioni maggiori rispetto alla posa da mare. A livello della terraferma, quindi, l'impatto dei lavori sarà legato alla presenza dell'area di cantiere e stoccaggio e andrà ad interessare l'ambiente circostante per la sola durata dei lavori;

### **Flora e fauna**

- nell'area di progetto o in aree limitrofe non ci sono zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto;

### **Rumore**

- tenuto conto delle macchine che saranno impiegate, della loro tipologia e delle procedure seguite per l'esecuzione dei lavori, del tempo medio di impiego delle stesse macchine, del prevedibile coefficiente di contemporaneità di utilizzo, considerata la tipologia delle apparecchiature con particolare riferimento alla presenza dei motori installati e delle possibili lavorazioni da eseguirsi, nello Studio si calcola un livello di emissione, in periodo diurno, valutabile con la seguente formula:  $LE = 10 \log \sum 10^{0,1Leq_i}$ . Per il pontone, gru e attrezzature portatili, il livello equivalente in dBA nell'arco dell'orario di lavoro risulta essere di circa: 93 dBA (distanza 1 metro), 72 dBA (distanza 10 m.), 59 dBA (distanza 50 m.). Per la gru mobile con sbraccio sufficiente alla posa degli elementi: 90 dBA (distanza 1 metro), 70 dBA (distanza 10 m.), 56 dBA (distanza 50 m.). Considerando la classificazione acustica del territorio comunale in corso di validità, le aree limitrofe alle installazioni sono tutte classificate in classe IV, con i seguenti limiti: diurno 60, notturno 50. Pertanto, tenuto conto che il tempo di posa dei pontili ha una durata ridotta rispetto all'intero periodo di osservazione diurno, il Leq diurno è molto inferiore ai livelli sopra riportati e inferiore ai limiti qui richiamati della classificazione acustica vigente nel Comune di Portovenere;

### **Paesaggio**

- trattandosi di interventi non configurabili come costruzioni, ma di tipo amovibile o ricollocabile qualora ve ne fosse l'esigenza, non si ritiene possano creare una trasformazione permanente del paesaggio. Ciononostante, data la natura e tipologia dello stesso, è altresì evidente che l'intervento produrrà un impatto, seppur minimo e facilmente assorbibile dal paesaggio. La Relazione paesaggistica riporta un elenco schematico tipo dei possibili effetti conseguenti alla realizzazione dell'intervento e/o modificazioni dello stato attuale. Nella valutazione dell'ottimale inserimento paesaggistico dei due pennelli, si è analizzato l'effetto ottico conseguente al posizionamento degli stessi, in considerazione delle possibili percezioni e intrusioni. A tal proposito, sono state messe a confronto le principali visuali sia di corto raggio, nelle immediate vicinanze dell'intervento, che dalle percorrenze pubbliche carrabili a distanze decisamente superiori. Ciò ha permesso di individuare la corretta inclinazione e il dimensionamento dei due pontili con il conseguente giusto inserimento nel contesto esistente, senza dover adottare particolari misure, se non l'attenzione alle proporzioni e all'uso dei materiali. L'intervento, seppur considerabile a carattere non permanente, ha previsto comunque l'uso di elementi propri e tipici del contesto specifico delle strutture nautiche e tali

da non modificare il linguaggio cromatico caratteristico dello stesso. I materiali, le tecniche costruttive e i cromatismi utilizzati sono stati valutati in conformità e congruità con il grado di vincolo e in assoluta armonia con quanto in essere, escludendo a priori elementi incompatibili con il contesto paesaggistico. I materiali previsti saranno: legno naturale per la pavimentazione dei pontili; acciaio inox per le attrezzature dei pontili a contatto con l'acqua; previsione della passerella di accesso con tipologia a pontile galleggiante, escludendo l'utilizzo di passerella con sovrastruttura e tiranti che avrebbero costituito ingombri funzionali e visivi della banchina. In conclusione, dall'esito delle indagini e dall'analisi dello stato di fatto dell'ambito territoriale omogeneo e circoscritto, nonché dagli effetti dell'inserimento paesistico dell'opera in progetto, viene ritenuto che la stessa possa identificarsi quale integrazione qualificata, rispettosa e compatibile con il paesaggio, collocabile pertanto nell'assetto paesistico complessivo senza che lo stesso debba modificare le proprie caratteristiche peculiari o comunque essere sottoposto a significative trasformazioni;

### ***Effetti cumulativi***

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

**TENUTO CONTO** delle osservazioni della Regione Liguria in data 25/03/2021:

La Regione, fa presente che *“nell’ambito dell’attività svolta per la predisposizione del presente contributo è emerso che per la natura stessa del progetto e la sua collocazione è possibile escludere qualsiasi impatto negativo significativo per le componenti relative alla qualità delle acque, gli habitat marini e suolo. Anche i potenziali effetti in termini di emissioni atmosferiche e rumore derivanti dalla fase di cantiere in ragione della limitata estensione del progetto e comunque limitata nel tempo, sono da ritenersi trascurabili.”*;

**VALUTATO il progetto e CONSIDERATA tutta la documentazione presentata dai quattro Enti Proponenti e considerate le risultanze dell'istruttoria**, e in particolare che:

- il progetto prevede la collocazione di 2 pontili galleggianti, che dovranno essere dotati di opportuni sistemi di ancoraggio, a uso punto d'ormeggio nello specchio a mare antistante la passeggiata pubblica a margine del campo sportivo del Borgo delle Grazie nel Comune di Portovenere, in un'area delimitata verso terra da strutture fisse (banchine della parte terminale della passeggiata a mare) e verso mare tra i pontili esistenti dei residenti del Comune di Portovenere e quelli dell'Associazione Portido realizzati negli ultimi anni. Attualmente tale superficie è in parte occupata da catenarie e gavitelli per l'ormeggio di piccole e medie imbarcazioni e risulta in concessione Demaniale ai quattro Enti Proponenti (Associazioni sportive e ricreative);
- la motivazione del progetto risiede nel fatto che, nel corso degli ultimi anni, a seguito degli interventi di riqualificazione del Seno delle Grazie, è emersa l'esigenza di affrontare la tematica della razionalizzazione degli ormeggi alla boa compresi nello specchio acqueo della baia, compreso nell'area del progetto medesimo. La percezione attuale di quel tratto specifico

di insenatura, caratterizzato da strutture galleggianti per l'ormeggio, pare infatti quella di una situazione non interamente programmata, ovvero di un intervento incompleto, che attende di sistemare l'ultimo tassello mancante. Tale intervento, finalizzato alla ricollocazione delle imbarcazioni da diporto ormeggiate in catenaria, si è posto quale obiettivo primario per il completamento della riqualificazione in atto della baia, garantendo al contempo lo sviluppo e il consolidamento della nautica da diporto in particolare per quella a carattere sociale e sportivo. A tal proposito è stato ritenuto altrettanto importante risolvere la criticità correlata alla sicurezza e funzionalità di tali ormeggi, collegati a catenarie distanti dalla banchina e difficili da raggiungere specie in condizioni meteo avverse. In questo particolare scenario, i soggetti concessionari (oggi Enti Proponenti), sulla scorta di interlocuzioni preliminari con l'Autorità Portuale, propongono di poter concentrare in due nuovi pontili tutte le unità da diporto attualmente ormeggiate nello specchio acqueo delimitato dalle rispettive concessioni (in numero di 159). Il progetto, quindi, rappresenta il completamento di un processo virtuoso di riqualificazione e razionalizzazione degli ormeggi della baia delle Grazie, quale parte integrante di un più ampio programma di rivalutazione e razionalizzazione degli ormeggi dell'intero seno naturale. Trattandosi di uno specchio acqueo delimitato da strutture fisse (banchina) e pontili esistenti con differenti giaciture si è posta la problematica di come allineare e "comporre" i nuovi pontili nel numero e dimensione sufficiente per ormeggiare il numero di unità previsto. L'input progettuale è stato sin dalle prime indicazioni, quello di prevedere le nuove strutture galleggianti con una giacitura parallela a quelle dei pennelli adiacenti e su tale presupposto sono state studiate soluzioni diversificate e alternative, che a seguito di successivi approfondimenti, supportati anche dalla valutazione dei venti dominanti, fondamentali in fase di manovra di ormeggio, ha portato alla soluzione definitiva proposta. Tutta la zona è già dotata di infrastrutture, illuminazione pubblica, servizi e parcheggio pubblico e privato, anche in virtù dell'adiacente campo sportivo e per la presenza lungo strada di esercizi commerciali di tipo ricettivo;

- la cantierizzazione dovrà tenere in conto le problematiche connesse alle aree delle lavorazioni e di stoccaggio, nonché del traffico dei mezzi di cantiere e delle interferenze con il traffico locale, evitando la dispersione di materiale sospeso;
- gli elaborati progettuali presentati, tenuto conto delle caratteristiche dell'intervento e delle sue dimensioni, consentono una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;
- dall'esame degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale non emergono elementi ostativi alla realizzazione del progetto che peraltro sarà oggetto di autorizzazione paesaggistica; in tale sede sarà ulteriormente valutata la compatibilità paesaggistica dell'intervento;
- la presenza di impatti modesti o nulli, dovuti alla realizzazione delle opere previste nel progetto, in fase sia di cantiere sia di esercizio;
- la necessità di prevedere un monitoraggio per le principali componenti (torbidità dell'acqua, rumore e qualità dell'aria);
- la presenza di un impatto positivo dal punto di vista socio-economico a motivo della riqualificazione e razionalizzazione degli ormeggi alla boa compresi nello specchio acqueo della baia, oggetto del progetto, con due nuovi pontili allineati rispetto ai pontili già esistenti, rimediando a una situazione di ormeggi in catenaria in ordine sparso;

#### **la Sottocommissione VIA**

## ACCERTA

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,**

**che il progetto non** determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, a condizione che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1
Macrofase	Ante operam e in corso d'opera
Fase	Realizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) una mappatura biocenotica completa dell'area di lavoro in un raggio di 100 m, con supporto di video ad alta definizione con ROV per escludere la presenza di biocenosi di pregio.</li> <li>2) un progetto di cantierizzazione con particolare riguardo ai seguenti aspetti: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Definire la localizzazione e l'estensione delle aree di cantiere a terra e in mare, avendo cura della localizzazione delle aree di stoccaggio temporaneo, nonché dell'area logistica prevista; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati; il cronoprogramma dettagliato dei lavori, comprese le opere stradali di connessione alla viabilità esterna.</li> <li>b) Stimare, sulla base dei percorsi ridefiniti per l'approvvigionamento e smaltimento dei materiali, l'incidenza dell'entità dei flussi di traffico dei mezzi di cantiere sulla pubblica viabilità, nonché l'impatto che essi hanno sul traffico e sui recettori (approfondendo l'analisi e la stima quantitativa delle emissioni);</li> <li>c) Determinare le misure di mitigazione e le precauzioni da mettere in atto per il contenimento degli impatti, comprese quelle legate al traffico sulla viabilità e alla presenza di altri pontili galleggianti per l'ormeggio di natanti e dei</li> </ol> </li> </ol>

	numerosi impianti di mitilicoltura e gabbie per l'allevamento di pesci.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria

<b>Condizione ambientale</b>	<b>2</b>
Macrofase	Fase di cantiere
Fase	Durante l'esecuzione dei lavori
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<p>a) in tutte le fasi di lavorazione in mare si dovranno adottare le misure più idonee per ridurre al minimo le vibrazioni indotte, evitando, altresì, la dispersione di sostanze oleose in mare e altri possibili inquinanti derivanti dai mezzi e dalle attrezzature navali nonché alla diffusione di materiale in sospensione;</p> <p>b) i pontili dovranno essere dotati di sistemi di ancoraggio speciali con ancore ad alta efficienza e cavi galleggianti e le ancore dovranno essere poste in zone opportunamente preselezionate prive di specie marine;</p> <p>c) ridurre con appositi sistemi di contenimento la dispersione di materiale sospeso e altro materiale che possa alterare la trasparenza dell'acqua o pregiudicare la qualità ambientale per le biocenosi presenti nelle aree prossime al cantiere.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	

<b>Condizione ambientale</b>	<b>3</b>
Macrofase	In corso d'opera e post operam
Fase	Durante l'esecuzione dei lavori
Ambito di applicazione	Aspetti ecologici, ambientali e monitoraggi, mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<p>a) <u>Monitoraggio</u>: il monitoraggio ambientale in fieri (durante i lavori) dovrà essere continuativo in relazione alle misure di torbidità e ossigeno, e includere la valutazione delle biocenosi bentoniche nell'area interessata dai lavori e in un raggio di 100 m dagli stessi.</p> <p>a) <u>Rumore</u>: il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio acustico, sotto il controllo e secondo le modalità e luogo di installazione determinati da ARPA Liguria. Il piano dovrà prevedere monitoraggi acustici in corso d'opera ed all'avvio dell'esercizio del riassetto.</p> <p>Tale piano dovrà anche prevedere tutte le eventuali mitigazioni del caso per il contenimento acustico, prevedendo opere di mitigazione in caso di superamento dei valori limite in fase di esercizio, e prevedendo modifiche di orari, durate e contemporaneità delle lavorazioni più rumorose o barriere di cantiere, in caso di superamento dei valori limite normativo delle prescrizioni poste dal Comune in fase di rilascio del nullaosta per le attività temporanee di cantiere ai sensi della legge quadro sull'inquinamento acustico 447/95.</p> <p><u>Qualità dell'aria</u>: il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio della qualità dell'aria, sotto il controllo e secondo le modalità determinate da ARPA Liguria, che preveda tutte le eventuali mitigazioni del caso, con rilevamenti in continuo durante i lavori del cantiere.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**

*ID\_VIP 5770-5771-5772-5773 Progetto per la riorganizzazione dello specchio a mare antistante la passeggiata pubblica a margine del campo sportivo di Le Grazie con posa di pontili galleggianti ad uso punto d'ormeggio – Verifica di Assoggettabilità a VIA*