

**REGIONE LIGURIA**  
DIPARTIMENTO AMBIENTE E  
PROTEZIONE CIVILE

Genova, **30 LUG. 2021**  
Prot. n. **PG/2021/259731**  
Allegati: --

Class./Fasc. G13 (2021)/10

A  
Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione generale per la crescita  
sostenibile e la qualità dello sviluppo  
(CreSS)  
[CRESS@pec.minambiente.it](mailto:CRESS@pec.minambiente.it)

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Oggetto: [ID: 6163] Messa in sicurezza con consolidamento della testata del molo di sottoflutto del porto di Capo San Donato. Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal DL 77/2021.

**Proponente:** Comune di Finale Ligure

Trasmissione osservazioni Regione Liguria

In relazione alla comunicazione di avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità Nazionale in oggetto si trasmettono le seguenti osservazioni formulate con il contributo di:

RL - SETTORE Ecologia

RL - SETTORE Ecosistema costiero e acque

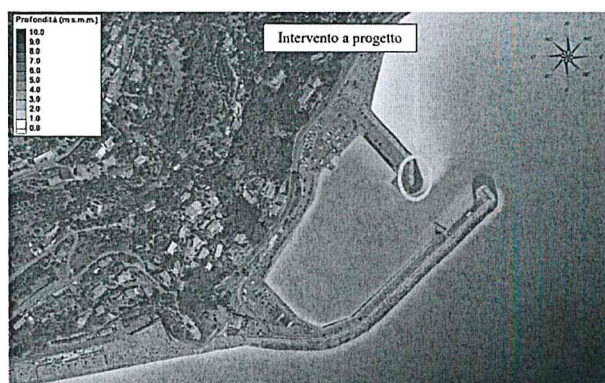
RL - SETTORE Tutela del paesaggio e demanio marittimo

### Descrizione sintetica dell'intervento

Il progetto di ristrutturazione del molo di sottoflutto del porto di Capo San Donato è da valutare congiuntamente con un progetto precedentemente presentato che riguarda la ristrutturazione morfologica della testa del molo di sopraflutto.

Nel dettaglio viene prevista, a completamento della ristrutturazione morfologica della bocca portuale, per il molo di sottoflutto il ringrosso della testata del molo con massi di III categoria,

per ottenere un allargamento massimo della berma sommitale di 10 metri (in corrispondenza dell'imboccatura) e una scarpata emersa larga 4.5 metri con pendenza paria 3/1 e paria 3/2 per la restante parte sommersa, per un ampliamento al piede di circa 10 metri. La scogliera sarà imbasata



su un fondo di tout venant. La quota sommitale della parte nuova di scogliera viene prevista a 1.5 m s.l.m.m.

Le lavorazioni saranno condotte da terra previa realizzazione di una pista di cantiere sulla scogliera esistente, a partire dal radicamento a terra del molo, di larghezza 4 metri, realizzata con pietrame di cava. Il raccordo pista e paramento murario sarà effettuato con la creazione di una rampa realizzata con pietrame di cava confinato lateralmente da blocchi in calcestruzzo. La pista di cantiere e la rampa saranno rimosse a fine lavorazione.

La situazione progettuale tiene conto della lavorazione di dragaggio da eseguire in corrispondenza dell'imboccatura portuale per portare il fondo a quota -4 metri.

Gli interventi combinati di riconfigurazione delle testate dei due moli in corrispondenza dell'imboccatura portuale sono finalizzati alla diminuzione degli effetti di risacca nello specchio acqueo. Il comportamento idraulico della configurazione della bocca portuale nei confronti della penetrazione dell'onda, allo stato attuale e di progetto, è stato studiato con l'applicazione del codice di calcolo CGWAVE, considerando una mareggiata con direzione di provenienza levante-sirocco, associata ad un tempo di ritorno pari a 50 anni, con altezza d'onda pari a 5 metri. Le lavorazioni combinate sui due moli come risultato dagli output del modello matematico applicato nelle due distinte fasi dimostrano un miglioramento degli effetti attesi sulla risacca, senza effetti negativi sulle spiagge latitanti. Secondo le assunzioni fatte si ottengono valori di agitazione ondosa all'interno del bacino inferiori a 50 cm, conformemente alle raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici PIANC.

I massi sono stati dimensionati applicando la formula di Hudson per valori di altezza d'onda di progetto massimi, compatibili con la quota in corrispondenza del piede dell'opera, assunta pari a 3 metri considerando un sovranzo pari a 0.7 metri, assumendo una pendenza media della scarpata in progetto.

## OSSERVAZIONI DELLA REGIONE LIGURIA

### **1. Aria/Rumore**

Come evidenziato nello studio preliminare ambientale, in considerazione delle opere in progetto si ritiene che potenziali impatti si potranno rilevare in fase di cantiere e sono costituiti dalle emissioni dei mezzi d'opera, dalle polveri e dal rumore.

Il proponente dovrà pertanto adottare tutte le misure di mitigazione necessarie ad evitare la produzione di polveri e di rumore così come previsto nello studio preliminare ambientale.

### **2. Risorse idriche, servizio Idrico Integrato, interferenza con la dinamica marittima**

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici si evidenzia che con l'ampliamento del piede del molo di sottoflutto viene ristretta l'imboccatura portuale, non viene indicata la dimensione finale della larghezza di tale imboccatura. Occorrerà specificarla e giustificarla, in funzione delle imbarcazioni previste nel bacino portuale, in sede di approvazione del progetto definitivo in conferenza di servizi per le valutazioni tecniche di competenza e per la sicurezza della navigazione.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali le considerazioni e le indagini di campagna già presentate per il progetto del molo di sopraflutto, riferite alla valutazione di incidenza sul sito Natura 2000 ZSC IT 1324172 "fondali Finale Ligure", sono state integrate con un addendum di indagini di campo mirate al tratto di costa prossimo alla nuova area di intervento, ove un potenziale target ambientale è costituito da un tratto di beach-rock parallelo alla costa. I risultati sono stati utilizzati per redigere una relazione sui potenziali effetti cumulati degli interventi nel loro complesso. Concordiamo sulla conclusione che le attività in progetto non mostrano interferenze dirette e indirette con habitat marini sensibili.

In base a quanto su premesso si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento anche in merito alla Valutazione di Incidenza per la Zona Speciale di Conservazione "Fondali di Finale Ligure".

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici in sede di approvazione del progetto definitivo occorrerà specificare la larghezza dell'imboccatura portuale, calcolata alla quota del fondo del canale di accesso, valutandone la compatibilità con gli standard previsti dalla Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici e attentamente valutata ai fini della sicurezza della navigazione.

### 3. Paesaggio

Ai fini della tutela paesaggistica ex art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004 si rileva che le opere di che trattasi necessitano di autorizzazione paesaggistica.

L'area d'intervento risulta assoggettata al vincolo paesistico-ambientale "generico" imposto a norma del D.L. n. 312/1985, convertito con modificazioni nella L. n. 431/1985, oggi corrispondente al ridetto Decreto Legislativo n. 42/2004, parte terza, Titolo I, art. 142, comma 1, lett. a), in quanto ricadente in territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia ed inoltre è ricompresa nel più ampio vincolo paesaggistico "specifico" di bellezza d'insieme per effetto del Decreto Ministeriale 24.04.1985, in quanto: "il territorio dello altopiano delle manie e dello entroterra finalese riveste particolare interesse paesistico perché ricco di flora mediterranea e spontanea e di boschi cedui anche di alto fusto nei comuni di Finale L. Orco F. Noli Vezzi P. Calice L.".

L'intervento in argomento (come sufficientemente illustrato negli atti posti a disposizione e con particolare riferimento alla Relazione Paesaggistica) riguarda la messa in sicurezza con consolidamento della testata del molo di sottoflutto del Porto Turistico di Capo San Donato.

Detta area è classificata dal Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico - approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 6/1990 e s.m. - sub assetto insediativo come AI CO (Art. 56 Attrezzature e Impianti - regime normativo di Consolidamento):

- 1) Tale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente non presenti una configurazione sufficientemente definita né un corretto inserimento ambientale, oppure presenti carenze funzionali superabili mediante interventi che, pur incidenti sotto il profilo paesistico, siano a tale riguardo compatibili.
- 2) L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesisticoambientale.
- 3) Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.

E' presente negli atti a disposizione la descrizione sintetica di quanto previsto e delle caratteristiche dell'opera (dimensioni e materiali); gli interventi a progetto prevedono un ringrosso del molo sottoflutto della bocca portuale.

L'intervento è giustificato in quanto necessario al fine di contribuire alla riduzione del fenomeno della risacca che affligge lo specchio acqueo protetto.

Il progetto prevede la realizzazione di un piano di berma con ampiezza linearmente crescente con lo sviluppo dell'opera di difesa, posto a quota costante pari a circa +1.5 m. s.l.m.m., le scarpate dell'opera di difesa sono previste con pendenza pari a 3/1 dal piano di berma fino al raggiungimento del l.m.m. e con pendenza 3/2 dal l.m.m. fino al fondale, caratterizzato da una profondità pari a circa -4.0 m. s.l.m.m. in esito all'intervento di dragaggio introdotto al paragrafo 2.

La nuova mantellata è da realizzarsi con massi naturali di III° categoria da disporre "alla rinfusa", da allettare su uno strato di tout venant di spessore medio di 50 cm. Tali massi (secondo quanto dichiarato) saranno simili in colorazione e litologia all'esistente. I materiali di apporto saranno lavati preventivamente.



Ritenendo l'intervento, in termini generali, coerente per quanto attiene alle ricadute paesaggistiche, si evidenzia la necessità che, riguardo ai materiali da utilizzare per le opere di difesa, gli stessi debbano essere in continuità con le preesistenze, privilegiando l'uso di litotipi locali, tipo calcari e marne, con esclusione di "marmo di Carrara".

Ed inoltre si ribadisce la necessità che le opere siano senza soluzione di continuità con la preesistenza per quanto attiene ai cromatismi.

### CONCLUSIONI

Nell'ambito dell'attività svolta per la predisposizione del presente contributo, valutata la documentazione messa a disposizione e tenuto conto che il progetto di ristrutturazione del molo di sottoflutto del porto di Capo San Donato doveva essere valutato congiuntamente con un progetto precedentemente presentato che riguardava la ristrutturazione morfologica della testa del molo di sopraflutto, non sono emerse criticità o potenziali impatti significativi derivanti dalle modifiche in esame riguardo a nessuno dei comparti di competenza. Solo per il comparto paesaggio viene richiesto, coerentemente con quanto valutato per il molo di sopraflutto, che le opere in progetto siano senza soluzione di continuità con la preesistenza per quanto attiene ai cromatismi, privilegiando l'uso di litotipi locali,

A disposizione per ogni chiarimento, si porgono cordiali saluti.

DIRETTORE GENERALE  
(dott.ssa Cecilia Brescianini)

