


Consiglio Superiore
 DEI
LAVORI PUBBLICI
 Terza Sezione

MINISTERO LAVORI PUBBLICI
 DIREZIONE GENERALE
 DELLE OPERE MARITTIME
 29 DIC. 1997
 SEGRETERIA



04/12 97
Adunanza del
N. del Protocollo 572

Rilettura voto 17.12.97
 SEZ. II

OGGETTO

Comune di Amantea. Richiesta di concessione di mq 166.032 allo scopo di realizzare un porto turistico.

COSENZA

LA SEZIONE

VISTA la nota n.2498 Div.II del 14.11.1997, con la quale la Direzione Generale delle OO.MM. ha ritrasmesso, per esame e parere, gli elaborati progettuali relativi all'oggetto;

VISTO il precedente voto del 23.07.1997 n.304 inerente l'affare;

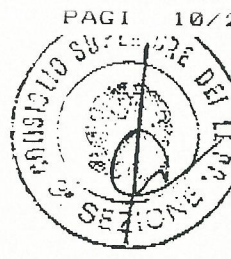
ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (Ferrante, Dal Cin, Stura, Viale)

MINISTERO LAVORI PUBBLICI
 DIREZIONE GENERALE
 DELLE OPERE MARITTIME
 29 DIC. 1997
 Div. 2^a OMN. 903

Albero A

Luca



PREMESSO

Con precedente voto del 23.07.1997 n.304 la Sezione ha espresso, all'unanimità, il parere che il progetto relativo all'istanza di concessione demaniale di che trattasi dovesse essere rielaborato sulla base di un corredo di prescrizioni.

Alla esplicitazione puntuale delle prescrizioni contenute nel detto voto, si ritiene utile anteporre alcuni stralci delle premesse dello stesso.

“Con nota dell'11.04.1997 n.V/7874 la Capitaneria di Porto di Vibo Valentia ha trasmesso all'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Reggio Calabria la richiesta di concessione demaniale marittima, formulata dal Comune di Amantea (CS), allo scopo di realizzare un porto turistico.

Ciò ai fini del rilascio del parere tecnico di competenza, ex art.12 del Regolamento del Codice di Navigazione.

L'Ufficio medesimo, per il tramite delle Direzione Generale delle OO.MM., ha preventivamente richiesto l'avviso di questo Consesso sugli elaborati tecnici a corredo dell'istanza”.

“Il progetto prevede la realizzazione di un porto turistico da collocare al confine tra la provincia di Cosenza e Catanzaro e precisamente nel territorio del Comune di Amantea.

La struttura proposta prevede la costruzione di un bacino portuale con l'imboccatura rivolta verso Sud, mediante un braccio foraneo di lunghezza di m 280,00 ed un molo di sottoflutto di m 48,00.

La capienza di posti barca è stata dimensionata in numero di 360, ripartita tra natanti di lunghezza tra i 18,00 e i 6,50 metri, interessando uno specchio acqueo di circa 45.000 mq.

La profondità dei fondali tra i -2,50 e i -4,50 m è realizzata in parte mediante il dragaggio dello specchio acqueo antistante il tratto di costa interessato dall'opera e in parte mediante lo scavo dell'arenile esistente.

Per la sua gestione, nel progetto è stata prevista la costruzione di alcune infrastrutture a corredo dell'opera, quali uffici amministrativi e della Capitaneria di

Porto, un posto di ristoro, un' officina di manutenzione e rimessaggio barche, un club nautico e una stazione di rifornimento di carburante.

L'entrata al porto sarà assicurata da una strada di collegamento con la statale SS 18, litoranea tirrenica il cui tracciato è adiacente alla struttura portuale.

Il progetto presentato è corredato di relazioni ed elaborati grafici giustificativi dell'intervento.

Da un'analisi degli elaborati presentati, si è rilevato che l'opera ha subito alcune modifiche dalla sua stesura originaria; infatti, nel 1991 è stata effettuata una prima serie di studi e di indagini sul litorale oggetto dell'intervento, realizzando delle prove su modello fisico a fondo mobile per la valutazione degli effetti indotti dalle opere sul litorale, ed alcune prove su modello matematico per lo studio della loro configurazione ottimale, nonché uno studio con modello matematico dei fenomeni di risonanza".

"Inoltre, al fine di consentire una più agevole manovrabilità dei natanti all'entrata del porto e una riduzione dei rischi d'interrimento dell'imboccatura, la parte terminale del braccio foraneo è stata leggermente orientata verso il largo. E' previsto anche un sistema di pompaggio dell'acqua all'interno del porto per eliminare ristagni di acqua nel bacino interno durante il periodo estivo.

Il molo di sopraflutto si sviluppa per 280 m secondo una spezzata che va da Est a Sud dove è posta l'imboccatura del porto. E' costituito da un nucleo interno di tout-venant, da due rinfianchi del nucleo sia lato mare sia lato porto formati da blocchi di peso di 1.000 ÷ 3.000 kg, da uno strato superiore di ricoprimento lato mare che si differenzia man mano che si avvanza dalla radice alla testata (con massi di terza categoria del peso di 5 ÷ 8 t in radice e poi con blocchi artificiali " accropode" del peso di 4 mc, 5 mc e 6,3 mc in testata) e da una massicciata di coronamento in calcestruzzo che raggiunge i 6 m sopra il livello del mare.

Il molo di sottoflutto si estende rettilineo in direzione ortogonale alla linea di riva per 48 m, dopo i quali prosegue come banchina del canale. E' costituito da un nucleo interno di tout-venant, da un rinfianco del nucleo formato da massi del peso di 500 ÷ 1.000 kg, da una mantellata lato mare con massi di III categoria del peso di 5 ÷ 8

AA *LA*

t, da una banchina con paratie lato interno al porto e da un coronamento in calcestruzzo che raggiunge i 4 metri sopra il livello del mare.

Le banchine e pontili di attracco si sviluppano per 980 metri nell'avanporto, nel canale interno e nella darsena. Per la banchina interna al molo sopraflutto si prevede l'esecuzione di massi in calcestruzzo riempiti di sabbia con sovrastante cordolo in calcestruzzo armato e pavimentazione di spessore 20 cm in calcestruzzo armata con rete elettrosaldata.

Per la banchina della darsena si prevede una struttura con pali \varnothing 400 posti a maglie 5,00 x 5,00 m, della profondità di 6,00 m collegati da traversoni e con soletta gettata in opera. Nella parte sottostante è prevista una parete antiriflettente di massi in pietra calcarea di III categoria.

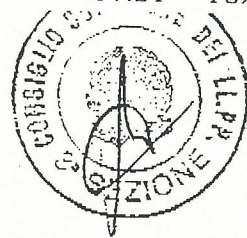
Per la banchina interna al canale si prevede l'esecuzione di paratie con pali accostati \varnothing 520, un rivestimento ed una pavimentazione in calcestruzzo. Infine la banchina tra darsena e canale è realizzata sul lato canale e sul lato darsena con pali accostati \varnothing 520 a maglie 5,00 x 5,00 m e sovrastante soletta armata con pavimentazione in calcestruzzo.

Per verificare la stabilità delle opere è stata allegata al progetto una relazione geologica, geotecnica e sedimentologica, nella quale sono stati esaminati i vari strati sottostanti le opere a mare.

Da detta relazione si evince che le strutture dei moli non subiranno cedimenti differenziali e i previsti pali per la realizzazione dei banchinamenti potranno essere imbasati a quota - 6 ÷ - 8 m, per la presenza di formazioni stabili a profondità modesta, che riescono a sopportare i relativi carichi".

Descritto il proposto intervento infrastrutturale, si rammenta che la Sezione, in occasione del già citato voto del 23.07.1997 n. 304, ha essenzialmente sviluppato, nel merito, due ordini di considerazioni inerenti attività tecniche ed amministrative ritenute propedeutiche alla fase di compiuta valutazione della fattibilità del progetto di che trattasi:

AA
H



a) In linea tecnica

“La problematica più rilevante sottesa dal proposto intervento è indubbiamente quella relativa alla localizzazione della infrastruttura portuale ed alle conseguenti sensibili ripercussioni sulla dinamica litoranea dei segmenti costieri latitanti.

Detta localizzazione, infatti, risulta affetta da un significativo livello di criticità sotto il profilo tecnico ed ambientale.

Ne scaturisce, pertanto, una questione “ab origine”, la cui corretta soluzione, se individuata, è condizione necessariamente propedeutica al successivo perfezionamento dell’iter istruttorio.

L’esigenza irrinunciabile di salvaguardare il bene demaniale marittimo, nella “ratio” del Codice della Navigazione, impone infatti una più attenta valutazione dell’impatto prodotto dalla realizzazione dell’opera sul tratto di costa posto sottoflutto (con particolare riferimento alla fase di gestione dell’opera stessa), attualmente affetto da un evidente stato erosivo.

Queste generali considerazioni producono la necessità di pervenire ad una adeguata integrazione degli studi a supporto del progetto sotto il profilo degli effetti sulla dinamica litoranea (mediante modello matematico e/o fisico), a definitivo superamento degli elementi di aleatorietà finora insiti nella progettazione (in dipendenza di stime del trasporto longitudinale netto varianti da circa 20.000 a 170.000 m³/anno).

Lo studio dovrà attenersi alle seguenti linee guida:

- *la linea di battigia di riferimento (tempo t = 0) dovrà essere quella scaturita da recenti rilievi topografici del sito interessato dalle opere;*
- *il modello sarà opportunamente tarato sulla base della evoluzione storica del litorale;*
- *il modello incorporerà le dinamica evolutive costiere conseguenti all’abbattimento del trasporto solido del fiume Savuto e terrà conto della programmata successione temporale nella realizzazione delle opere;*

Ar

Ar

- la predizione dell'assetto planimetrico della linea di battigia nel tempo sarà confrontata con l'evoluzione dinamica in assenza di opere (cosiddetta "opzione zero");
- il modello terrà conto degli effetti di eventuali interventi mitigatori (dragaggi, by-pass) sulla evoluzione costiera e sarà opportunamente integrato da una analisi dell'evoluzione trasversale del profilo di spiaggia sotto evento estremo, al fine di individuare potenziali situazioni di pericolo per la stabilità del rilevato della retrostante infrastruttura viaria.

In armonia con i risultati dello studio così condotto, la Sezione prescrive, inoltre, la redazione di un piano di monitoraggio e manutenzione delle opere e della costa interessata dall'intervento (relativo anche alla fase di costruzione), con particolare riferimento agli eventuali interventi di dragaggio e by-pass (a cura ed onere dell'eventuale concessionario), specificandone entità, modalità e periodicità".

b) In linea amministrativa

"..... la Sezione suggerisce di promuovere preventivamente (o al più contestualmente) tempestive azioni per lo scioglimento del nodo amministrativo a monte (così come denunciato dalla corrispondenza trasmessa), attraverso una ricomposizione delle posizioni degli enti titolari di competenze sul territorio interessato dall'intervento (Comuni, Provincie, Regione Calabria, Anas, FS ...), anche con l'eventuale uso dello strumento della conferenza di servizi".

Detto nodo amministrativo risiedeva essenzialmente nella nota del 28.01.1997 n. 599 del Sindaco del Comune di Nocera Terinese (Catanzaro), con la quale, significando la propria avversità all'iniziativa infrastrutturale, si diffidavano formalmente gli Enti interessati a rilasciare i pareri di competenza.

Con la precitata nota del 14.11.1997 n. 2498 - Div. 2^a della Direzione Generale delle Opere Marittime, è stato nuovamente trasmesso a questo Consesso il progetto di che trattasi, rielaborato alla luce di quanto sopra detto.

Più in particolare:

AA *CA*



a) In linea tecnica

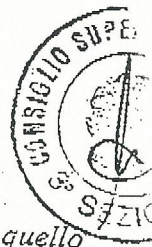
L'aspirante concessionario ha commissionato all'ENEL S.p.A. lo studio su modello matematico relativo alla evoluzione temporale della linea di battigia a seguito della costruzione del porto turistico in parola.

Si riportano di seguito le conclusioni in merito al predetto studio:

"Gli atti tecnici integrativi elaborati a seguito della richiesta della Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici hanno permesso:

a) *di verificare che:*

- *il trasporto solido litoraneo netto è di modesta entità (30.000 mc/anno) e limitato ad una ristretta fascia nei pressi della linea di battigia. Dalle carte batimetriche è possibile poi osservare come parte del materiale sabbioso prelevato dai moti ondosi sulle spiagge viene portato verso il largo a formare una barra sabbiosa a profondità -5-6,00 m che si sposta parallelamente alla costa verso sud e si disperde in modo diffuso lungo la ripida scarpata sottomarina (circa 58.500 mc/anno lungo tutto il tratto calcolati dal modello) e in modo localizzato a causa della riflessione dei moti ondosi sulle opere di difesa radenti poste davanti all'abitato di Campora S. Giovanni (circa 18.000 mc/anno calcolati dal modello);*
- *in assenza di opere, il litorale appare destinato a proseguire la sua tendenza evolutiva in arretramento per tutto il tratto tra gli scogli di Coreca fin poco oltre il fiume Torbido; a sud del Torbido il tratto considerato nel modello (fino a 500 m a sud del Savuto) appare abbastanza stabile con la fondata probabilità di un modesto avanzamento ove riprendano gli apporti solidi del Savuto stesso;*
- *la presenza del porto e delle opere accessorie modifica, nei 5 anni successivi alla sua realizzazione, lo scenario sopradescritto, evidenziando un accrescimento a nord ed un arretramento a sud, limitatamente all'area compresa tra i pennelli di protezione e, in misura minore, a valle dell'ultimo pennello; l'introduzione di un modesto ripascimento (10.000 mc/anno) eseguito utilizzando il materiale dragato per ricavare l'area portuale, consente*



di mantenere lo scenario evolutivo a sud leggermente migliore di quello naturale;

- l'evoluzione della linea di battigia prevista al termine del secondo quinquennio (2007) mostra il raggiungimento di una condizione di equilibrio nell'area a nord delle barriere di protezione di Campora S. Giovanni ed una tendenza ad una stabilizzazione del profilo per la parte restante cui contribuisce l'inserimento di un by-pass delle sabbie dal molo di sopraflutto a sud delle opere;
- b) di rispondere infine all'esigenza di salvaguardare il bene demaniale marittimo dai possibili effetti della costruzione del porto turistico di Amantea attraverso un piano di gestione e monitoraggio del litorale, la quantificazione degli oneri annuali a carico del concessionario (computo metrico) e la previsione di spesa nel Quadro Economico Generale".

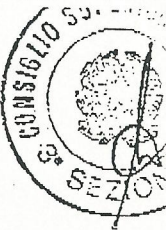
In merito al richiesto piano di manutenzione e monitoraggio, il richiedente fa presente quanto segue:

"La gestione del litorale si attua già nello svolgimento dei lavori di costruzione e prosegue con la consegna delle opere al concessionario attraverso le seguenti attività:

- preparazione del cantiere ed individuazione del deposito per i materiali dragati e di scavo;
- preparazione della base topografica ed esecuzione dei tracciamenti e dei rilievi topobatimetrici;
- costruzione dei moli e dei pennelli e lavori di scavo e dragaggio pennelli e moli;
- monitoraggio del litorale in primavera e autunno durante i lavori di costruzione;
- lavori di scavo e dragaggio bacini;
- recupero a deposito del materiale dragato e scavato per la costruzione del porto (circa 68.000 mc);

Ar

Ar



- sversamento del materiale a deposito a partire dal 2° anno e fino al 7° anno (primi 6 anni di gestione effettiva del litorale) in quantità di 10.649 mc/anno per un totale di 63.894 mc;
- disponibilità residua di 4000 mc circa per ripascimento;
- monitoraggio del litorale in primavera ed in autunno gestione concessionario;
- by-pass del materiale accumulato sul pennello di raccolta a nord dall'8° anno al 10° anno in quantità di 10.000 mc;
- ottimizzazione del piano di gestione attraverso il monitoraggio a fine inverno e a fine estate del litorale.

Il monitoraggio del litorale viene invece svolto ogni sei mesi, in primavera ed in autunno, attraverso le seguenti attività:

- rilievo topografico linea battigia;
- aggiornamento cartografico opere sul litorale;
- inserimento nuovi dati e previsione con modello;
- confronto con i dati previsionali modello matematico, settembre 1997;
- ottimizzazione delle quantità di ripascimento.

L'uso del modello matematico per il monitoraggio del litorale offre, inoltre, un approccio sistematico estremamente moderno consistente nel mantenimento e costante aggiornamento del codice basata non solo sui rilievi del litorale, ma anche sugli effettivi dati di moto ondoso ottenibili tramite la Rete Ondometrica Nazionale (ondametro di Paola) o tramite ricostruzione dei dati di vento. Questo approccio, oltre a permettere di affinare continuamente la previsione, consentirebbe la corretta interpretazione di qualsiasi processo evolutivo del litorale (effetto) alla luce dell'azione morfologica del moto ondoso (causa) in modo da individuare rapidamente la necessità e la portata di eventuali interventi di mitigazione".

"La gestione del litorale è a carico dell'impresa esecutrice totalmente fino al quarto anno. Nei primi quattro anni l'impresa svolgerà i rilievi della linea di battigia, l'aggiornamento delle opere sul litorale e l'elaborazione dei dati raccolti



con modello matematico (con confronto con i dati previsionali e l'ottimizzazione delle quantità di ripascimento).

Nei successivi tre anni l'impresa eseguirà i ripascimenti sotto il controllo dell'Ente Concessionario del porto a cui spetterà l'onere del monitoraggio (rilievi ed elaborazione dei dati raccolti)".

A seguito di quanto sopra esposto, ne risultano modificate le somme a disposizione del quadro economico di spesa, con l'inserimento di £ 75.000.000 per "modello matematico, gestione e monitoraggio evoluzione del litorale".

b) In linea amministrativa

Il richiedente ha trasmesso una documentazione amministrativa integrativa dalla quale è possibile evincere, tra l'altro:

- l'inserimento del porto turistico nelle previsioni del vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Amantea e del Programma Operativo Plurifondo (POP Calabria), giusta delibera della Giunta Regionale del 28.03.1996 n. 1883 (è previsto un finanziamento per £ 9.700.000.000);
- che il porto di Amantea è inserito nel Piano Regionale dei Trasporti, come da delibera del Consiglio Regionale della Calabria - VI legislatura - 54^ seduta del 03.03.1997.

Infine, con nota in data 04.12.1997 n. 8780 il Sindaco del Comune di Nocera Terinese, declinando l'invito a partecipare alla seduta del 04.12.1997 per motivi di salute, ha direttamente comunicato a questo Consesso il proprio "nulla osta" in merito all'approvazione del progetto in parola, superando le perplessità già manifestate con la citata nota del 28.01.1997 n. 599. Ciò *"in quanto tutti i dubbi sono stati chiariti e superati dalle ultime prove effettuate su richiesta di codesto Consiglio Superiore dei LL.PP. nonché dal dialogo intercorso con l'Amministrazione Comunale ed il Sindaco di Amantea relativamente alle problematiche sollevate"*.

Il Sindaco del Comune di Amantea, presente alla seduta a seguito di formale invito, dopo aver assicurato che l'opera prevista rientra nella pianificazione regionale e



dopo aver ribadito l'impegno assunto per quanto riguarda la manutenzione ed il monitoraggio del porto, ha sottolineato gli aspetti economici ed occupazionali conseguenti alla realizzazione dell'opera. Si è impegnato, inoltre, ad attenersi scrupolosamente ai dettami che scaturiranno dal dispositivo di voto espresso dalla Sezione, in special modo per quanto riguarda la salvaguardia della costa, mentre sulla localizzazione del porto ha ribadito che gli studi effettuati hanno confermato la validità della zona prescelta.

Al termine dell'esposizione, il Sindaco si è allontanato dall'aula, mentre la Sezione ha iniziato ad affrontare la problematica sotto l'aspetto tecnico, come riportato nei considerati che seguono.

CONSIDERATO

La documentazione integrativa trasmessa dall'aspirante concessionario consente di inquadrare la problematica tecnica della localizzazione del porto turistico sotto una prospettiva certamente meno aleatoria.

Il modello matematico predittore dell'evoluzione temporale della linea di battigia è invero un potente strumento di indagine, capace di simulare una pressoché generalizzata casistica di opere portuali e di difesa costiera.

Non vanno dimenticate, peraltro, le ipotesi poste a base del funzionamento del modello stesso, né la necessità di personale tecnico specializzato, non privo di sensibilità ingegneristica, nella fase di implementazione di un caso di studio. Ciò con particolare riferimento alla delicata fase della calibrazione del modello.

Nel caso in esame, l'utilizzo del predetto codice di calcolo contribuisce, indubbiamente, ad una più precisa determinazione dell'entità del trasporto longitudinale netto, del suo gradiente e, di conseguenza, della dinamica litoranea in atto.

Ne risulta ribadita, nel complesso, la considerazione che il segmento costiero di interesse non è certamente privo di criticità.

Trattasi, pertanto, di una scelta localizzativa certamente non ottimale. Ciò nonostante il modello, per talune elaborazioni, esplicita una più che accettabile

LA

LA

evoluzione dinamica in presenza di opere che, sul piano ingegneristico, appare eccessivamente "ottimistica", in termini di effetti netti.

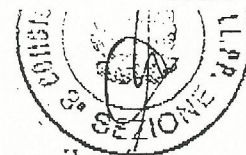
Purtuttavia, nel prendere atto della reiterata manifestazione di volontà espressa dagli Enti locali territorialmente competenti in merito alla prescelta localizzazione del porto turistico, documentata da una nutrita corrispondenza amministrativa che supera le iniziali opposizioni del Comune limitrofo (come espresso dalla nota del 04.12.1997 n. 8780 del Sindaco di Nocera Terinese, che la Sezione ritiene debba essere confermata dai competenti organi collegiali) e che accerta la congruità del sito prescelto con gli strumenti di pianificazione regionale e comunale, la Sezione è dell'avviso, in via subordinata, che si possa acconsentire in linea tecnica alla scelta ubicativa di che trattasi. Ciò purchè siano attivati, in fase di costruzione ed esercizio, tutti gli accorgimenti e gli interventi complessivamente tesi alla efficace salvaguardia del bene demaniale marittimo, nello spirito autentico dell'art. 12 del Regolamento Codice Navigazione.

Quanto appena considerato, peraltro, si fonda sulla ricerca di una posizione di equilibrio, e non di sterile contrapposizione, tra le legittime competenze degli Enti locali, in materia di pianificazione e programmazione della portualità turistica, e la gestione, ex Codice della Navigazione e Regolamento attuativo, del pubblico demanio marittimo, di proprietà dello Stato.

La ricerca di detto punto di equilibrio costituisce una delle fondamentali linee-guida che hanno animato, tra l'altro, la redazione dell'emanando Regolamento per la semplificazione delle procedure tecnico-amministrative in materia di concessioni demaniali marittime per la realizzazione di porti turistici.

Allo scopo di prevedere, sin dalla fase progettuale, quel corredo di misure atte a salvaguardare l'ambiente, con particolare riferimento al buon regime della costa, e a garantire l'idoneo livello di funzionalità dell'infrastruttura portuale nel suo complesso, il richiedente Comune ha redatto una bozza dell'esplicitamente richiesto "piano di monitoraggio e manutenzione", ampiamente stralciato nelle premesse.

Nel merito la Sezione rileva quanto segue:



- il previsto periodico by-pass del materiale sabbioso avrà il compito di mitigare il deficit di alimentazione detritica a sud del porto turistico, con escavo in corrispondenza della radice del molo di sopraflutto e in ambito avamportuale, onde garantire l'officiosità e sicurezza dell'imboccatura.
Per l'attuazione di detti interventi manutentori, che si riconducono al principio di una coordinata gestione integrata "porto-costa", occorrerà preventivamente acquisire le relative autorizzazioni previste dalla legge;
- il piano di monitoraggio e manutenzione dovrà abbracciare un intervallo temporale pari a quello della concessione demaniale marittima e non limitarsi ai primi 10 anni.
Gli oneri economici, a carico del concessionario, relativi al by-pass meccanico del materiale sabbioso appaiono decisamente sottostimati.
Il piano, inoltre, dovrà prevedere l'esplicito impegno ed onere del concessionario ad effettuare, eventualmente, by-pass di maggiore consistenza volumetrica, se necessari, nell'ambito delle operazioni di manutenzione non programunata.
I circa 10.000 m³/anno, infatti, sono una previsione media intrinsecamente affetta da variabilità stagionale;
- la prima fase del monitoraggio dovrà essere sviluppata a seguito della iniziale costruzione, a titolo sperimentale, dei pennelli trasversali previsti a sud del porto turistico, prima della realizzazione dell'infrastruttura, secondo il principio della gradualità dell'intervento.
I risultati scaturiti dalla osservazione su prototipo dell'effettivo comportamento dinamico della linea di battigia, saranno confrontati con quelli dello studio appositamente condotto su modello matematico.
In caso di sostanziale accordo tra prototipo e modello e di accertato basso impatto delle opere sull'equilibrio dinamico litoraneo, si potrà procedere alla realizzazione dell'opera.
Nel caso di differenze significative, ma comunque tollerabili, si procederà ad una ricalibrazione del modello e, conseguentemente, ad una variazione del piano di monitoraggio e manutenzione.
Se necessario, si adotteranno varianti tecniche alle progettate opere;



- l'intervallo spaziale del monitoraggio della costa sarà definito sulla base dell'individuazione del segmento di litorale la cui evoluzione dinamica è influenzata dalla realizzazione delle opere;
- il piano, inoltre, dovrà svilupparsi, per quanto non ancora specificato, in armonia alle direttive tecniche contenute nell'Allegato 2 del già citato Regolamento di prossima emanazione, peraltro già favorevolmente esaminato dalla Assemblea Generale di questo Consesso con voto n. 464 del 26.09.1997.

Di tutto quanto sopra esposto, se ne dovrà trovare conferma in un nuovo "piano di monitoraggio e manutenzione", da sottoporre all'attenzione della Autorità concedente prima dell'atto concessorio o, al più tardi, prima dell'inizio dei lavori.

Il piano sarà corredato da una più puntuale e realistica quantificazione e definizione dei relativi oneri economici. Di ciò il richiedente dovrà tenere opportunamente conto nella formulazione del definitivo quadro economico di spesa e, conseguentemente, nella redazione del piano economico-finanziario posto a base della richiesta di concessione pluriennale.

Si ritiene opportuno, inoltre, che la convenzione posta a base dell'eventuale successivo atto concessorio contenga in sé le usuali norme di garanzia e salvaguardia da parte dell'Autorità concedente, tra le quali:

- la piena responsabilità del concessionario per danni verso persone o cose (ivi incluse le infrastrutture civili) originatisi nelle fasi di costruzione e gestione della infrastruttura, anche in conseguenza di una non corretta o intempestiva esecuzione del piano di monitoraggio e manutenzione (ivi inclusi gli ordinati interventi di manutenzione non programmata);
- l'onere del concessionario ad eseguire a suo carico gli eventuali ordinati interventi di locale demolizione delle opere, nel caso di imprevisti ed imprevedibili impatti dell'infrastruttura sulle più significative componenti ambientali.

Infine, si raccomanda e suggerisce quanto segue:



- l'acquisizione di ogni altro eventuale parere di competenza prima dell'atto concessorio;
- la redazione di un progetto esecutivo prima dell'inizio dei lavori (limitatamente agli elaborati del progetto suscettibili di sviluppo a livello esecutivo);
- l'utilizzo benefico, per quanto possibile, del materiale dragato in fase di costruzione del porto;
- una particolare cura nella esecuzione a regola d'arte della mantellata del molo foraneo di sopraflutto, previsto in accropodi;
- una attenta disciplina gestionale dei posti barca posti a ridosso del molo foraneo di sopraflutto, in relazione a possibili fenomeni di tracimazione durante eventi meteorologici avversi.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all'unanimità, è del

P A R E R E

che si possa esprimere, in linea tecnica e nello spirito dell'art. 12 del Regolamento del Codice della Navigazione, favorevole avviso sul progetto di che trattasi, subordinatamente alla puntuale osservanza delle prescrizioni di cui ai considerato che precedono, con particolare riferimento alla valutazione dei risultati scaturiti dal monitoraggio della costa, da eseguirsi a seguito della propedeutica costruzione, a titolo sperimentale, dei pennelli trasversali previsti in progetto a Sud del proposto porto turistico.

Si demanda alla Autorità concedente - durante le fasi di costruzione e gestione dell'opera - la verifica del formale e sostanziale rispetto delle prescrizioni, a garantire la salvaguardia del bene demaniale marittimo.

IL SEGRETARIO
IL SEGRETARIO
 Dott. Ing. Giacomo Baiamonte
[Signature]

I RELATORI
[Signature]

VISTO IL PRESIDENTE
VISTO IL PRESIDENTE DI SEZIONE
 (Dott. Ing. Renato BATTISTA)
[Signature]



PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO DI SEZIONE
 Dott. Ing. Giacomo Baiamonte
[Signature]