

REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E
PROTEZIONE CIVILE

A:

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione generale per la crescita
sostenibile e la qualità dello sviluppo
(CreSS)

CRESS@pec.minambiente.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS

ctva@pec.minambiente.it

Oggetto: **[ID: 8486] Progetto denominato "Interventi di miglioramento della sicurezza dello specchio acqueo del porto turistico internazionale di Rapallo" - Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA Nazionale**
Proponente: Porto Turistico Internazionale di Rapallo S.p.a.

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 Ecosistema costiero e acque
- RL - SETTORE Politiche della natura e delle aree interne, protette e marine, parchi e biodiversità
- RL - SETTORE Tutela del paesaggio e demanio marittimo
- RL - SETTORE Ecologia
- RL - SETTORE Urbanistica

La documentazione consultata è stata resa disponibile sul portale dedicato del MITE all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8737/12856>

Premessa

La mareggiata del 29 e 30 ottobre 2018 ha arrecato ingentissimi danni alla struttura del porto turistico Carlo Riva di Rapallo con importanti riflessi sull'abitato. Nell'immediato sono stati eseguiti lavori urgenti di messa in sicurezza e, a seguire, una prima fase di ripristino della mantellata del molo Sud e del muro paraonde. Tali interventi sono risultati assolutamente insufficienti a mitigare i rischi a cui è soggetta la fascia costiera non più protetta dalle opere portuali di difesa originarie.

Per tali motivazioni e in considerazione del carattere di estrema urgenza alla realizzazione dell'intervento di potenziamento della diga del porto, giusta difesa dell'abitato costiero e a tutela della pubblica incolumità, si sono configurati i presupposti per ricomprendere l'intervento tra le attività di cui all'O.C.D.P.C. 558/18 e che il Commissario Delegato potesse provvedere alla approvazione del progetto di messa in sicurezza delle opere a difesa e tutela dell'abitato e dell'area portuale di Rapallo.

Il progetto rientrando nelle previsioni dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, Punto 7 n) "Opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli e altri lavori di difesa dal mare", è stato assoggettato a Valutazione di Impatto Ambientale regionale per la presenza della Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT1332673 "Fondali Golfo di Rapallo".

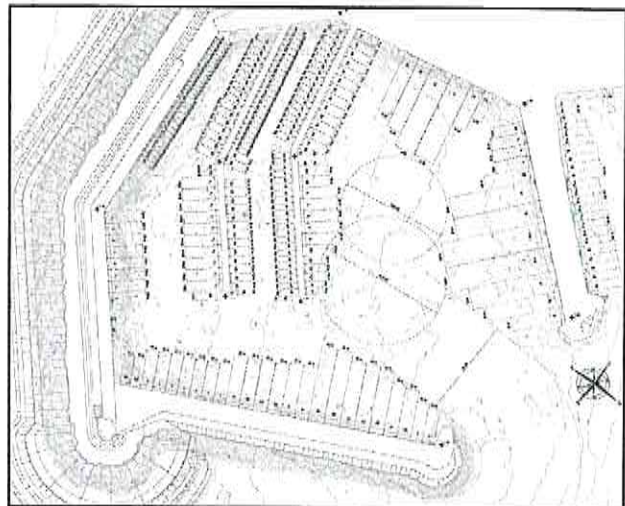
In data 19/11/2019 il proponente ha richiesto l'attivazione del procedimento volto al rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale del "Piano di messa in sicurezza delle opere a difesa e tutela dell'abitato e dell'area portuale, presso il Porto "Carlo Riva" di Rapallo (GE)" concluso con decreto del Commissario Delegato n.9/2020.

I lavori sono stati avviati nel maggio 2021 e sono tutt'ora in esecuzione.

Durante il corso delle attività è emersa la necessità di migliorare la sicurezza della marina nei confronti della navigazione, apportando modifiche alla configurazione delle strutture esistenti. Il progetto in esame propone, pertanto, interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione e di ormeggio nello specchio acqueo.

Descrizione del progetto

Il progetto prevede la revisione del layout degli ormeggi del porto attraverso la riorganizzazione dei posti barca. La soluzione prescelta prevede la realizzazione di un grande specchio acqueo nella parte più a nord, eliminando il pontile n. 1, al fine di consentire ormeggi di barche di dimensioni maggiori rispetto a quelle attualmente previste



Nuovo layout degli ormeggi

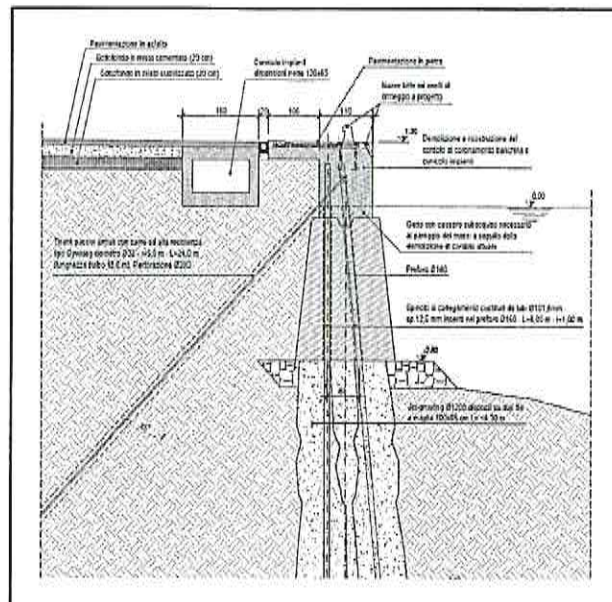
Nello specifico sono previsti i seguenti interventi:

- Rimozione del pontile n. 1

La mareggiata dell'ottobre 2018 ha danneggiato l'impalcato del pontile, che non verrà ricostruito. I 15 pali di sostegno presenti verranno rimossi.

- Rinforzo della banchina del Molo Langano

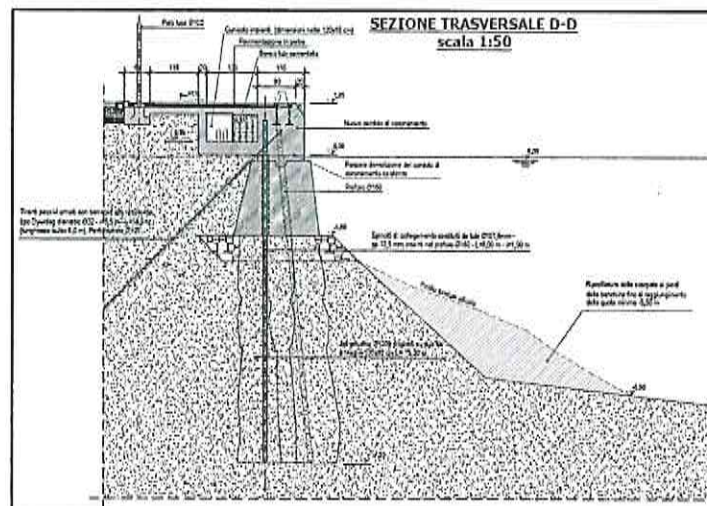
Nei pressi del molo sono previsti gli ormeggi delle unità più grandi e pertanto è necessario realizzare un rinforzo della banchina mediante una serie di opere speciali di fondazione. L'attuale conformazione della banchina, fondata su un rilevato in tout-venant a -2.80 m. s.l.m., infatti, non è idonea a sopportare le forze trasmesse dalle barche. Il progetto prevede, pertanto, di rinforzare in fondazione i massi artificiali presenti, con colonne di terreno trattato (jet-grouting). Le colonne di jet ed i massi saranno rinforzati e solidarizzati con armature metalliche tubolari collegate in testa dalla nuova sovrastruttura di coronamento.



Sezione del molo Langano

• Rinforzo della banchina piazzale:

La nuova configurazione degli ormeggi prevede l'attracco di imbarcazioni medio grandi nei pressi della banchina del piazzale. Anche in questo caso sono previsti interventi di rinforzo analoghi a quelli del molo Langano, attraverso opere speciali di fondazione in grado di sottomurare, proteggere, collegare e rendere stabile l'insieme dei massi di banchina e del cordolo di coronamento, garantendo la resistenza.



Sezione della banchina piazzale

Sia nei pressi del molo Langano che nei pressi del piazzale è prevista la riprofilatura della scarpata ai piedi della banchina, in modo che non si vengano a creare interferenze con la sagoma degli scafi. Il materiale asportato sarà ricollocato nelle immediate vicinanze all'interno dello specchio acqueo nei pressi del pontile n. 2.

Oltre agli interventi descritti sopra sono previste le seguenti ulteriori lavorazioni complementari:

- Adeguamento del sistema di ormeggi di tutte le banchine;
- Adeguamento del sistema di ormeggi subacqueo;
- Adeguamento dell'impiantistica.

OSSERVAZIONI di Regione Liguria

1. COSTA - ASPETTI IDRAULICO-MARITTIMI/– ACQUE – HABITAT MARINI

La documentazione progettuale contiene le indagini batimetriche, la relazione geologica del sito, la relazione geotecnica, le analisi relative alla navigabilità all'interno dello specchio acqueo, il dimensionamento dei sistemi di ormeggio, le verifiche strutturali delle banchine del molo Langanò e del piazzale e lo studio preliminare ambientale.

Gli spazi di manovra, i cerchi di evoluzione, le rotte di ingresso e uscita delle imbarcazioni più grandi sono stati valutati e dimensionati nel rispetto delle indicazioni presenti nelle "Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici", promosse da PIANC Italia.

Per tutte le imbarcazioni di lunghezza minore o uguale a 50 m è garantito, come da raccomandazioni tecniche per la progettazione, un cerchio di evoluzione pari a 1,5 volte la lunghezza del natante. Per le sole 2 imbarcazioni da 60 m non viene garantito un cerchio di evoluzione pari a 1,5 volte la lunghezza, ma è specificato che risulta comunque sufficiente per permettere le adeguate manovre all'interno dello specchio acqueo per l'ingresso e l'uscita. In relazione è specificato, inoltre, che per una corretta disciplina della navigazione, ai fini di massimizzare la sicurezza durante l'ingresso/uscita delle navi di taglia maggiore, è opportuno che le manovre vengano supportate dall'organizzazione della marina, per esempio con azioni di scorta per accompagnare l'imbarcazione durante il suo percorso.

In Relazione sono riportate le verifiche di sicurezza delle banchine e specificate le caratteristiche, la qualità e la dosatura dei materiali impiegati.

Le sollecitazioni agenti nel cordolo di banchina e nei tiranti passivi sono state ottenute mediante un modello semplificato agli elementi finiti.

I risultati delle verifiche eseguite hanno confermato l'efficienza della soluzione adottata.

Con il Decreto del Commissario delegato ex O.C.D.P.C. 558/2018 n. 9 del 06/02/2020 è stata espressa pronuncia positiva di compatibilità ambientale in merito al progetto relativo al "Piano di messa in sicurezza delle opere a difesa e tutela dell'abitato e dell'area portuale di Rapallo" subordinata alla realizzazione di alcune condizioni ambientali.

Riportiamo di seguito la prescrizione indicata con la lettera b) tra quelle da ottemperare in "corso d'opera", relativa all'ormeggio delle imbarcazioni nei pressi della banchina del molo sud: *"l'ormeggio nei pressi della banchina del molo sud sia riservato alle imbarcazioni medio-grandi, dando precedenza a quelle più grandi presenti all'interno della marina, compatibilmente con il rispetto dei limiti ammissibili per gli spazi di manovra"*.

Nella Relazione integrativa presentata dal proponente "Note tecniche relative all'ormeggio del molo sud" è stata analizzata la prescrizione di cui sopra, specificando che per consentire l'ormeggio delle unità più grandi nei pressi della banchina del molo sud bisognerebbe eliminare tutti i pontili, creando una grande zona di evoluzione all'interno dello specchio acqueo. Ciò comporterebbe il completo stravolgimento della marina, con barche prevalentemente di grande taglia e con aree dedicate alle barche più piccole solo nelle zone di angolo delle banchine. Tale configurazione, però, non è compatibile con la vocazione del Porto di Rapallo, che ha sempre previsto una varietà di taglie per le unità ormeggiate, con un'ampia disponibilità per le unità di taglia piccola e media, a servizio prevalentemente degli utenti locali.

Scartata l'ipotesi di cui sopra, al fine di garantire un elevato grado di sicurezza imposto dai risultati delle verifiche della portata di overtopping eseguite, e dalla conseguente prescrizione impartita dal Decreto del Commissario delegato ex O.C.D.P.C. 558/2018 n. 9 del 06/02/2020, è stato deciso, quale azione migliorativa, di prevedere nei pressi del molo sud la limitazione di ormeggio alla sola stagione estiva per le piccole unità.

Tale operazione permetterebbe un miglioramento delle condizioni di sicurezza, nella direzione indicata dalla prescrizione impartita, unitamente al fatto che verranno collocate nella banchina del

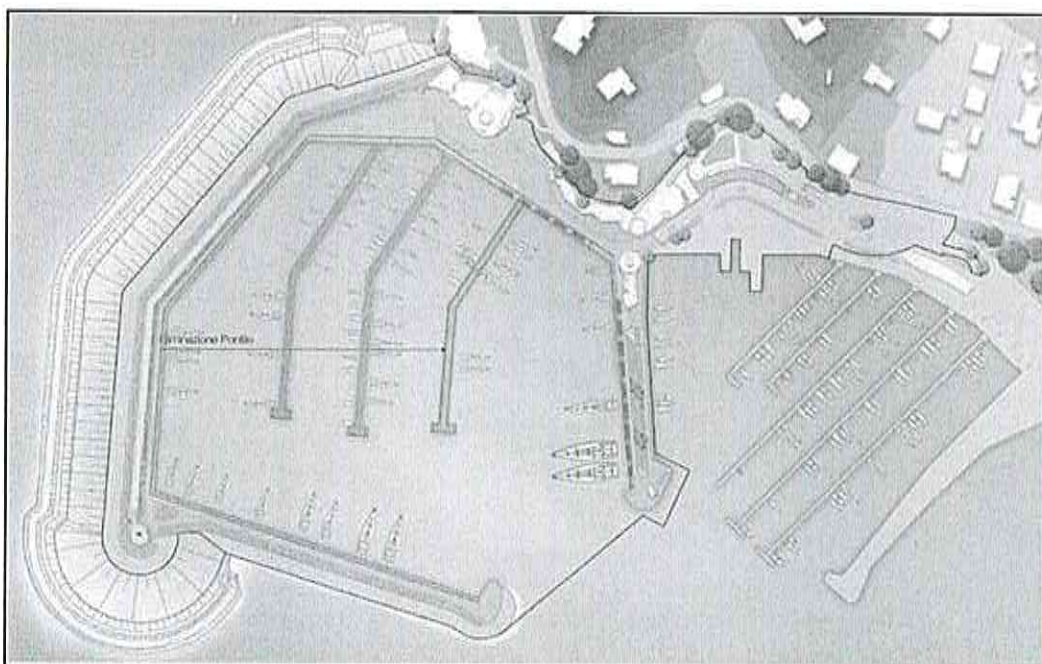
molo sud le imbarcazioni più grandi compatibili con il rispetto dei limiti ammissibili per gli spazi di manovra (barche da 20 m).

Si prende atto delle valutazioni effettuate e delle motivazioni che hanno portato a proporre tale soluzione alternativa.

Preme comunque ribadire quanto espresso nel procedimento ai sensi e per gli effetti dell'art. 27 bis D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii, relativo al progetto di messa in sicurezza delle opere a difesa e tutela dell'abitato e dell'area portuale di Rapallo: *"Riteniamo inoltre opportuno stabilire, con l'Autorità competente, un sistema di allerta che preveda la rimozione di tutte le barche ormeggiate a tergo del molo Sud in presenza di previsioni meteo avverse"*.

Anche le barche da 20 m, pertanto, dovranno essere spostate quando si verificheranno condizioni meteo avverse.

Le banchine del molo Langanò e del piazzale vengono potenziate solo laddove è previsto l'ormeggio di barche medio grandi. Si ritiene ragionevole procedere in tale maniera, chiedendo se non sia opportuno valutare la possibilità di rinforzare i due tratti nella loro interezza, in modo da non precludere, in futuro, l'eventualità di modificare il piano ormeggi.



Planimetria di progetto con rappresentazione dei tratti di banchina da rinforzare

Dalle verifiche effettuate è risultato che per le imbarcazioni da 60 m non è garantito un cerchio di evoluzione pari a 1,5 volte la lunghezza; pur non essendo un aspetto che rientra nelle competenze della Regione, essendo legato alla sicurezza della navigazione, si ritiene opportuno che tale tematica sia approfondita adeguatamente, in modo che siano definite tutte le modalità per superare l'eventuale problema.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali rileviamo che le aree direttamente interessate dalla revisione del layout degli ormeggi del porto sono costituite da aree portuali prive di popolamenti marini sensibili, da fondali caratterizzati da sabbie litorali e fanghi costieri privi di biocenosi od habitat vulnerabili. Inoltre le opere a progetto non risultano alterare in maniera significativa i fenomeni di ricambio idrico del tratto di costa interessato.

Il Golfo di Rapallo è interessato dalla presenza della ZSC IT1332673 "Fondali Golfo di Rapallo", che si estende nella fascia costiera a ovest ed a est della zona di progetto.

Dal punto di vista naturalistico la valutazione di compatibilità con gli habitat marini è stata fatta su base bibliografica, attraverso il servizio di cartografia regionale e attraverso il documento del Piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero (PTAMC) dell'Ambito Costiero 15. Per la zona esterna al molo Sud, caratterizzata dalla presenza di *Posidonia oceanica*, è stata eseguita nel 2019, nell'ambito del progetto di messa in sicurezza dell'abitato e delle opere di difesa, un'indagine naturalistica di dettaglio. Le video ispezioni e le osservazioni puntuali hanno evidenziato la presenza

della posidonia su roccia e su matte nella zona compresa tra il radicamento del molo Sud ed il primo spigolo del molo stesso, mentre lungo il molo Sud, hanno mostrato assenza di fanerogame marine.

La fascia costiera a levante della zona di intervento è caratterizzata dalla presenza di praterie di *Posidonia oceanica* comprese all'interno della ZSC con codice IT1332673 "Fondali Golfo di Rapallo"; la fascia costiera verso ponente è caratterizzata da una prateria di *Posidonia oceanica* che costituisce un cordone che si sviluppa principalmente sotto costa.

In considerazione della distanza dei target ambientali dall'area di intervento riteniamo che i possibili impatti sugli habitat marini siano del tutto trascurabili.

La fascia costiera ad ovest, oltre la ZSC "Fondali Golfo di Rapallo", è caratterizzata da biocenosi di pregio comprese all'interno della ZSC con codice IT1332674 "Fondali Monte di Portofino" e nell'Area Marina protetta statale di Portofino, localizzata a circa 3,5 km dall'area di intervento. Tali habitat si trovano ad una distanza significativa dal porto di Rapallo e, pertanto, riteniamo che gli stessi siano localizzati al di fuori dell'area di influenza dell'intervento di che trattasi.

Nell'elaborato V3-R-02 relativo allo "Studio preliminare ambientale" il Proponente ha previsto, a scopo cautelativo, l'attività di monitoraggio della torbidità in corso d'opera, quale sistema operativo in grado di individuare e risolvere una eventuale dispersione dei sedimenti al di fuori dell'area di intervento che costituisce un'adeguata misura di mitigazione durante le fasi di realizzazione delle opere di consolidamento del Molo e della banchina, di taglio, carico e rimozione dei pali del pontile N. 1 e di scavo del fondale per adeguamento dei nuovi corpi morti secondo la posizione progettuale; tali ipotetici impatti assumono peraltro una rilevanza non particolarmente significativa, dal momento che l'area di intervento si trova in un bacino portuale e pertanto già molto confinato.

Relativamente alle attività di monitoraggio su citate, si ritiene necessario che sia presentato un piano di monitoraggio della torbidità nella successiva fase progettuale, ai fini della salvaguardia degli habitat marini sensibili e per le acque destinate alla balneazione.

Inoltre, gli esiti dei monitoraggi della torbidità eseguiti per interventi pregressi nella stessa area, che prevedevano uno spostamento quantitativamente maggiore di sedimenti rispetto a quello previsto dal progetto attuale (circa 800 m³), non hanno rilevato aumenti della torbidità e dispersione dei sedimenti nella zona esterna al porto, pertanto riteniamo che per quanto sopra esposto gli interventi a progetto non siano in grado di determinare impatti a carico degli habitat marini, sia durante la fase realizzativa sia durante la fase di esercizio.

Conclusioni: Esaminati gli elaborati progettuali si ritiene la documentazione prodotta sufficiente per poter esprimere un parere favorevole riguardo alla fattibilità delle opere in progetto, all'efficacia dell'intervento e alla salvaguardia delle acque e degli habitat marini nel rispetto delle seguenti condizioni:

- Presentare un piano di monitoraggio della torbidità ai fini per la salvaguardia degli habitat marini sensibili e per le acque destinate alla balneazione.
- Stabilire con l'Autorità competente, unitamente alla limitazione di ormeggio alla sola stagione estiva per le piccole unità, un sistema di allerta che preveda la rimozione di tutte le barche ormeggiate nei pressi della banchina del molo sud in presenza di previsioni meteo avverse.

Si riportano di seguito gli aspetti che si ritiene necessario approfondire nelle successive fasi progettuali:

- valutare le modalità per superare le eventuali problematiche relative agli spazi di manovra per le imbarcazioni da 60 m;
 - valutare la possibilità di rinforzare le banchine del molo Langano e del piazzale nella loro interezza, in modo da non precludere, in futuro, l'eventualità di modificare il piano ormeggi;
- si fa presente, infine, che nell'ambito della fase esecutiva degli interventi di spostamento di

sedimenti in ambito portuale, derivanti dalla riprofilatura della banchina Molo Langano, della banchina Piazzale e dallo scavo per la sistemazione dei corpi morti, occorre che venga acquisita, salvo diverse determinazioni del Ministero dell'Ambiente e della Transizione Ecologica, l'autorizzazione prevista dal comma 1, lettera a dell'art. 109, a cura dello scrivente Settore. Nell'ambito di tale autorizzazione verranno valutate le tempistiche e le modalità esecutive atte a salvaguardare le acque destinate alla balneazione.

2. HABITAT TERRESTRI

L'area di progetto si trova a circa 1,2 km dalla Zona Speciale di Conservazione "RioTuia – Montallegro", cod. IT1332622, e a 2,6 km dalla Z.S.C. "Parco di Portofino" cod. IT1332603; non sono presenti elementi riferibili alla Rete Ecologica Regionale (RER) con funzione di connessione ecologica tra le aree interessate dal progetto e i siti Natura 2000 dell'area vasta, né risultano segnalazioni puntuali di presenza di specie dalla banca dati dell'Osservatorio Ligure della Biodiversità (Li.Bi.Oss.).

Si ritiene che le attività di progetto, sia relativamente alla fase di cantiere che di esercizio, non comportino interferenze rispetto allo stato di conservazione di habitat e specie dei suddetti siti, in quanto le unità ecosistemiche tutelate da questi sono separate da un punto di vista ecologico, oltre che geografico, dal settore del bacino portuale in cui si inserisce il progetto, a causa dello sviluppo del tessuto urbano che si interpone tra di essi, configurando una marcata divisione territoriale ed ecosistemica.

3. ARIA E RUMORE

Per quanto riguarda la matrice aria, nell'ambito dello Studio preliminare ambientale è stata effettuata una stima delle emissioni in fase di cantierizzazione, in riferimento allo scenario più gravoso in termini di durata e di numero di mezzi e macchinari d'opera coinvolti, ovvero alla realizzazione dei rinforzi della banchina e del molo Langano, da cui risulta che il contributo maggiore è a carico del monossido di carbonio, con un valore di circa 0,91% rispetto a quanto inventariato per l'anno 2011.

Per la fase di esercizio è stata eseguita un'analisi su base statistica delle emissioni in cui sono stati calcolati il consumo di combustibile mediamente necessario giornalmente per effettuare le manovre di ingresso e uscita e le emissioni in aria di inquinanti NOX, SO2, CO2, HC e PM, nell'ipotesi che tutte le imbarcazioni siano collegate all'impianto di terra shorepower.

Dall'analisi emerge che, rispetto alla configurazione attuale, la configurazione prevista dal progetto comporta una riduzione del consumo medio di combustibile e delle emissioni in aria di tutti i prodotti inquinanti per le operazioni di ingresso e uscita dal porto pari a 31,3%.

Per quanto riguarda il comparto rumore è stata effettuata un'analisi per la fase di cantierizzazione, in riferimento alla realizzazione dei rinforzi della banchina e del molo Langano, come per l'analisi delle emissioni in atmosfera. I recettori individuati sono due edifici residenziali situati rispettivamente a circa 30 e 38 m, in posizione rialzata, rispetto al punto di lavorazione più vicino. Dall'analisi risulta che i limiti di emissione e di immissione verranno superati, pertanto il proponente afferma che verrà richiesta l'autorizzazione in deroga ai limiti normativi.

Sulla base alle analisi effettuate, il proponente afferma che la scelta di utilizzare mezzi e macchinari conformi alle più recenti normative e di effettuare le lavorazioni in un periodo che non coincide con la maggiore fruibilità turistica della zona consentirà di contenere le emissioni in atmosfera e il disturbo acustico.

Conclusioni: Per le Aria e Rumore non si riscontrano particolari criticità; gli unici potenziali impatti si potranno rilevare in fase di cantierizzazione e saranno determinati da emissioni di polveri e rumore.

A tal proposito, poiché il progetto prevede attività che generano emissioni di particolato di origine diffusa, è necessario che il proponente adotti tutte le misure di mitigazione possibili per minimizzare la produzione e la diffusione delle polveri, quali ad esempio la bagnatura e la copertura del materiale polverulento trasportato o stoccato.

Per quanto riguarda la componente rumore, essendo previste lavorazioni che potrebbero

comportare livelli di rumorosità elevati, quali ad es. le perforazioni, in fase esecutiva dovranno essere richieste al Comune le necessarie autorizzazioni in deroga ai limiti di pressione sonora.

4. PIANIFICAZIONE URBANISTICA E PAESAGISTICA

Sotto il profilo della pianificazione urbanistica locale

Gli interventi in progetto configurano sostanzialmente due tipologie di opere:

- opere di consolidamento strutturale/rinforzo (sottomurazioni, rinforzo fondazionale) di alcune strutture costituenti l'impianto portuale esistente (banchina del piazzale e Molo Langano);
- opere diminutive consistenti nella rimozione del pontile n.ro 1 e nella modifica del layout dei posti barca (riduzione del n.ro di posti barca di circa 100 unità, da 320/330 a 220), finalizzata al miglioramento degli standard funzionali e di sicurezza della struttura.

Per gli aspetti urbanistici si rileva che il PUC, approvato con DGR n.ro 789 in data 24.09.2019, classifica l'area di intervento quale "Area Portuale" ricompresa nel novero dei "sistemi delle infrastrutture esistenti e di previsione" (vedi tav. S2 della struttura del PUC).

Tale area è nello specifico disciplinata dall'art. 17 bis delle Norme del PUC in virtù del quale è previsto che *"nelle more della determinazione, mediante apposita variante al PUC, delle previsioni, delle funzioni e dei relativi parametri urbanistici, sono ad oggi ammessi nell'area portuale interventi sino al restauro e risanamento conservativo con il mantenimento delle destinazioni d'uso in atto, nonché tutte le opere necessarie per garantire la sicurezza dell'area portuale"*.

Considerata la natura degli interventi previsti e la disciplina urbanistica vigente come sopra descritti, non si rinvencono motivi ostativi alla prosecuzione dell'iter approvativo.

Sotto il profilo della tutela paesaggistica

L'area d'intervento risulta assoggettata al vincolo paesistico-ambientale "specifico" per effetto del D.M.11.06.1954, vincolo imposto a norma della L. n. 1497/1939, oggi corrispondente all'art. 136 del ridetto Decreto Legislativo n. 42/2004 e s.m. e i., in quanto *"oltre a una ricca vegetazione arborea e a singolarità geologiche, essa possiede complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, nonché quadri naturali e punti di vista o belvedere accessibili al pubblico da cui si gode la visione di gran parte della Riviera Ligure"*.

L'area d'intervento risulta altresì 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 e s.m. e i., parte terza, Titolo I, art. 142, comma 1, lett. a), in quanto ricompresa in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia.

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-MA (Attrezzature ed Impianti soggetti al regime normativo di Mantenimento), art. 55 delle N.d.A.

Le opere prospettate sono tali da non inficiare i requisiti di ammissibilità precedentemente espressi dall'allora Servizio Tutela del Paesaggio e Demanio Marittimo in sede di Conferenza di Servizi di approvazione del progetto definito e della successiva opere di variante, mantenendo invariato l'impianto nel suo complesso nonché le sue caratteristiche linguistiche e tipologiche.

Le opere in variante oggetto del presente contributo risultano pertanto compatibili con le indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico come da art. 55 - AI-MA (Attrezzature ed Impianti soggetti al regime normativo di Mantenimento) delle relative Norme di Attuazione ed altresì con le motivazioni contenute nel provvedimento di dichiarazione di interesse pubblico di cui al D.M. 11.06.1954 e con le finalità di cui all'art. 142, comma 1, lett. a), del citato D. Lgs. 42/2004 e s.m. e i., a tutela dei valori paesaggistici tuttora presenti e propri del bene pubblico interessato.

Ci si riserva, in sede di determinazione di assenso al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, di prescrivere eventuali condizioni al fine di mitigare l'intervento stesso.

Sotto il profilo demaniale marittimo

Le opere e le modifiche che si intendono eseguire rientrano tutte all'interno del bacino portuale attualmente in concessione demaniale marittima e riguardano principalmente i rinforzi delle attuali banchine e l'eliminazione/non ricostruzione del pontile n. 1, creando in tal modo la possibilità di ormeggiare all'interno del bacino portuale imbarcazioni di maggiori dimensioni. Ai fini demaniali marittimi di competenza non si individuano criticità alla prosecuzione dell'iter per l'approvazione delle varianti portuali proposte, che dovranno essere regolarizzate, successivamente alla loro approvazione, con una modifica della concessione esistente ai sensi di quanto previsto dall'art. 24 (variazioni al contenuto della concessione) del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione.

CONCLUSIONI

Sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede non sono emerse criticità o potenziali impatti significativi derivanti dal progetto in esame per nessuno dei comparti di competenza.

Si ritiene la documentazione prodotta sufficiente per poter esprimere un parere favorevole riguardo la compatibilità ambientale e la fattibilità delle opere in progetto, con particolare riferimento alla salvaguardia delle acque e degli habitat marini nel rispetto delle seguenti condizioni ambientali:

- Presentare un piano di monitoraggio della torbidità in corso d'opera ai fini per la salvaguardia degli habitat marini sensibili e per le acque destinate alla balneazione.
- stabilire con l'Autorità competente, unitamente alla limitazione di ormeggio alla sola stagione estiva per le piccole unità, un sistema di allerta che preveda la rimozione di tutte le barche ormeggiate nei pressi della banchina del molo sud in presenza di previsioni meteo avverse.
- adottare tutte le misure di mitigazione possibili per minimizzare la produzione e la diffusione delle polveri in fase di cantiere (es bagnatura e copertura del materiale polverulento trasportato o stoccato).

A disposizione per ogni chiarimento, si porgono cordiali saluti

IL DIRETTORE GENERALE
(dott.ssa Cecilia Brescianini)

