



AGENZIA PER LA
SICUREZZA TERRITORIALE
E LA PROTEZIONE CIVILE
REGIONE EMILIA-ROMAGNA



SETTORE SICUREZZA TERRITORIALE
E PROTEZIONE CIVILE ROMAGNA

UFFICIO TERRITORIALE
SICUREZZA TERRITORIALE E PROTEZIONE CIVILE RIMINI
POSIZIONE ORGANIZZATIVA
COORDINAMENTO PROGRAMMAZIONE LAVORI PUBBLICI,
AUTORIZZAZIONI E DIFESA DELLA COSTA
CHRISTIAN MOROLLI

Regione Emilia-Romagna

- Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni
- Area Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica
- Area Geologia, suoli e sismica
- Settore turismo, commercio, economia urbana, sport
- Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile
- Settore attività faunistico-venatorie, pesca e acquacoltura

Capitaneria di porto di Rimini

cp-rimini@pec.mit.gov.it

ARPAE

- APA est – Rimini
- SAC Rimini
aorn@cert.arpa.emr.it
- Struttura Oceanografica Daphne
aosod@cert.arpa.emr.it
- Direzione tecnica – Unità mare e costa
dirgen@cert.arpa.emr.it

Provincia di Rimini

pec@pec.provincia.rimini.it

Comune di Bellaria-Igea Marina

pec@pec.comune-bellaria-igea-marina.rn.it

Comune di Rimini

protocollo.generale@pec.comune.rimini.it

Comune di San Mauro Pascoli

comune.sanmauropascoli@cert.provincia.fc.it

e, p.c.

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
va@PEC.mite.gov.it

Rimini via Rosaspina, 7 - 47923 (RN)

Tel. 0541 365411

stpc.rimini@regione.emilia-romagna.it

stpc.rimini@postacert.regione.emilia-romagna.it

	ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
a uso interno DP			Classif. 5686	650	30				Fasc. 2021	19	

Oggetto: procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D. Lgs.152/2006 relativa al progetto di fattibilità tecnico economica "Messa in sicurezza del Porto Canale di Bellaria Igea Marina e realizzazione di una darsena per usi turistici - I stralcio". Proponente: Comune di Bellaria Igea Marina
CONTRIBUTO Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile - UT Rimini

Vista la nota, assunta al Prot. 29/02/2023.0298120, con cui è stato comunicato a questo UT Rimini l'avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA di cui in oggetto, visionata la documentazione depositata sul sito web del Ministero <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/9690>, si trasmette il seguente contributo istruttorio rilasciato per quanto di competenza.

Si osserva che l'istanza riguarda il prolungamento per una lunghezza complessiva di circa 150m e larghezza 6 metri in sommità (15 m al livello medio mare), del molo di levante del portocanale di Bellaria-Igea Marina (porto di II categoria – classe 3^a) realizzato armando la foce del fiume Uso con banchine e due moli aggettanti rispetto alla linea di riva. Il porto di Bellaria non dispone di una darsena e le imbarcazioni vengono ormeggiate lungo le banchine.

L'ipotesi progettuale interessa aree appartenenti al pubblico Demanio marittimo per le quali la competenza amministrativa è in capo al Comune di Bellaria-Igea Marina cui compete anche la gestione del porto canale.

Nonostante il richiamo nel titolo della documentazione depositata indichi la previsione di realizzazione anche di una darsena per usi turistici, non sono comprese soluzioni progettuali ad essa riconducibili; sentiti gli uffici comunali risulta che tale ipotesi è stata stralciata in fase progettuale e non considerata ai fini della procedura.

Nel contesto delle tematiche afferenti al procedimento in oggetto, questo UT Rimini svolge il ruolo Autorità idraulica ai sensi del R.D. 25 luglio 1904, n. 523 "Testo unico sulle opere idrauliche" per quanto riguarda il corso d'acqua naturale denominato Uso ed è competente per gli aspetti riferibili alla mitigazione del rischio di ingressione marina per il territorio costiero e alla riduzione del fenomeno di erosione costiera.

Per quanto attinente al perimetro delle competenze sopra richiamate, si ritengono esaustive le tipologie di impatto oggetto di analisi così come le argomentazioni riportate negli elaborati depositati.

Nello studio preliminare vengono inquadrate, con modellazioni matematiche:

- le problematiche connesse alle previsioni dei possibili effetti sui livelli idrometrici nell'asta fluviale lungo l'ultimo tratto del porto canale (che scorre in ambito urbano);
- gli effetti di riduzione dell'altezza d'onda lungo il portocanale e nello specchio acqueo ridossato per rendere più sicuro l'ormeggio nonché al fine di agevolare l'ingresso dei natanti nel porto canale;
- gli effetti sulle dinamiche di trasporto dei sedimenti lungo costa (trasporto long-shore).

Atteso che l'esito di tali elaborazioni, seppure con i margini di incertezza tipici di tali strumenti (legati alle numerose variabili in gioco nonché alle possibili e imprevedibili interazioni tra le stesse), pare evidenziare, per tutti gli elementi oggetto di modellazione, effetti negativi trascurabili se non benefici (in particolare per quanto concerne la riduzione dell'altezza d'onda nel portocanale e nello specchio acqueo ridossato, come da obiettivi di progetto).

Ciononostante, non si può escludere, in via assoluta, il verificarsi di evoluzioni sfavorevoli riferibili, in particolare, alle dinamiche di sedimentazione lungo il nuovo portocanale dei materiali trasportati dal torrente Uso nonché di quelle di trasporto di sedimenti marini long-shore.

Pertanto, si chiede che nelle successive fasi progettuali, preliminari all'approvazione del progetto definitivo-esecutivo, vengano prodotti opportuni approfondimenti e valutazioni in merito a:

- effetti potenziali dovuti a modifiche al regime di sedimentazione lungo il porto canale (ad opera eseguita) comprese quelle relative ad eventuali necessità di dragaggio dei sedimenti, ulteriori rispetto a quanto già oggi necessario, valutando le

possibili soluzioni e le relative problematiche (interferenze con la navigazione, destinazione dei sedimenti, costi ecc.). Di tali valutazioni si dovrà tenere conto nell'ambito del Piano di manutenzione dell'opera.

- La definizione, nell'ambito del Piano di monitoraggio ambientale, di specifiche attività di rilievo dell'assetto topo-batimetrico (fondali e spiagge emerse), per un tratto congruo riferibile a quello considerato negli elaborati presentati nell'ambito della procedura di screening, con cui si possano valutare (dopo la realizzazione dell'opera) i reali effetti sul trasporto long-shore rispetto a quelli previsti su base modellistica, consentendo di apportare eventuali modifiche di miglioramento al manufatto in progetto ovvero all'assetto delle opere già esistenti.

Cordiali saluti

Christian Moroli
(documento firmato digitalmente)

All: ///