

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _GIOVANNI CORTELEZZI

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

LEGAMBIENTE LERICI APS

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

ID: 10272

RIQUALIFICAZIONE DEGLI ORMEGGI CON L'INSTALLAZIONE DI PONTILI GALLEGGIANTI NELLA RADA DI LERICI

*(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro (specificare) **_ASPETTI SOCIO ECONOMICI**

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro *(specificare)* Sostenibilità finanziaria

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Vedi Allegato 10272_testo_osservazioni

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

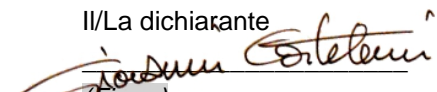
Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – 10272_testo_osservazioni *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)*

Luogo e data LERICI, 06/09/2023

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)



Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V Procedure di valutazione VIA e VAS

Progetto:
(ID:10272) RIQUALIFICAZIONE DEGLI ORMEGGI
CON L'INSTALLAZIONE DI PONTILI
GALLEGGIANTI NELLA RADA DI LERICI

Verifica di assoggettabilità alla Verifica di Impatto Ambientale VIA art. 19 co.4 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Osservazioni

Premesso che:

1. il progetto in esame comporta cambiamenti sostanziali e irreversibili sull'uso del territorio, (cambiamenti che, a nostro avviso andrebbero ricomposti, per la loro complessità qualitativa e quantitativa, in piani e programmi di più ampia visione.)
2. Il progetto, come dichiarato, non aumenta gli attuali posti barca
3. il progetto interessa solo 462 posti barca, meno di un terzo delle imbarcazioni attualmente ormeggiate a gavitello che sono all'incirca 1400 la maggior parte delle quali, 800 e più, sono sotto i 6 metri
4. ad oggi manca un piano di adesione al progetto e la planimetria di progetto è fatta in modo arbitrario
5. su iniziativa spontanea del corpo sociale lericino è nato un comitato contrario al progetto che, in poche settimane, ha raggiunto l'obiettivo di 1000 firme consegnate nel giugno del 2021 alla segreteria del Sindaco
6. nel PUC vigente è già definita un'area di trasformazione per i servizi alla nautica, predisposta per supplire alle carenze strutturali della rada di Lerici, con dotazioni a terra banchinate e ampi spazi a mare. Area inserita nel seno di Pertusola a ridosso della diga foranea del golfo di La Spezia.
7. La rada di Lerici, in particolare l'area interessata dal progetto è soggetta a vincolo paesaggistico di insieme, così come i giardini e il lungomare cittadino
8. Nel tratto di costa lericina è in atto una significativa dinamica di rinaturalizzazione.
9. il progetto va ad eliminare uno dei due moli di attracco, togliendo la necessaria ridondanza di una infrastruttura strategica e indispensabile per l'accesso via mare
10. nell'area interessata dal progetto c'è la foce del Carbognano, canale a carattere torrentizio con un bacino di raccolta significativo
11. nell'area interessata dal progetto ci sono gli scarichi del sistema di sicurezza dell'impianto fognario (valvole di sovrappressione)
12. mancano gli spazi a terra. L'unico ingresso/uscita previsto ai 948 metri di pontili è nell'area più congestionata del paese.

Si osserva che:

1.1 Aspetti di carattere generale

1.1.1 Consistenza del progetto

Visto la consistenza (948 metri di pontili ai quali si aggiungono i 94 metri del progetto Erix: più di 1 chilometro!) e le ingenti risorse in termini di beni pubblici e beni comuni (occupazione di aree, pressione sulle infrastrutture, viabilità, qualità ambientale, gradevolezza paesaggistica ...) che vengono richieste dal progetto, ci sembrano carenti e inadeguate le motivazioni sia sulla necessità sia sui vantaggi che l'opera può portare alla comunità. Inoltre è completamente assente la stima di valore pubblico che tale opera andrebbe a creare.

1.1.2 Partecipazione e Condivisione del progetto



L'ampio fronte di perplessità che si è creato nella comunità cittadina, con una esplicita contrarietà manifestata con la raccolta delle 1000 firme, compromette i presupposti di adesione e condivisione dell'opera stessa mettendo fortemente a rischio l'aspetto economico finanziario oltre ad aspetti forse meno evidenti ma sostanziali quali la solidarietà e la coesione sociale.

1.1.3 Analisi delle priorità

Nelle premesse al progetto non abbiamo trovato un'analisi, sia pur grossolana, che giustifichi l'opera proposta come prioritaria rispetto alle tante necessità cittadine (tra cui : obsolescenza del sistema fognario, riqualificazione dei plessi scolastici, viabilità, qualità ambientale, piano urbanistico, infrastrutture tecnologiche, risparmio e sostenibilità energetica, consumo di suolo, tutela ambientale e della biodiversità, turismo sostenibile, decoro urbano, piano rifiuti ...)

1.1.4 Compromissione paesaggistica e perdita di valore

Il progetto, intervenendo solo su una parte, meno della metà, delle imbarcazioni presenti in rada, crea di fatto una situazione di disordine e una cacofonia visiva che compromette l'armonia e la piacevolezza dell'attuale assetto paesaggistico, estremamente identitario e di notevole valore attrattivo



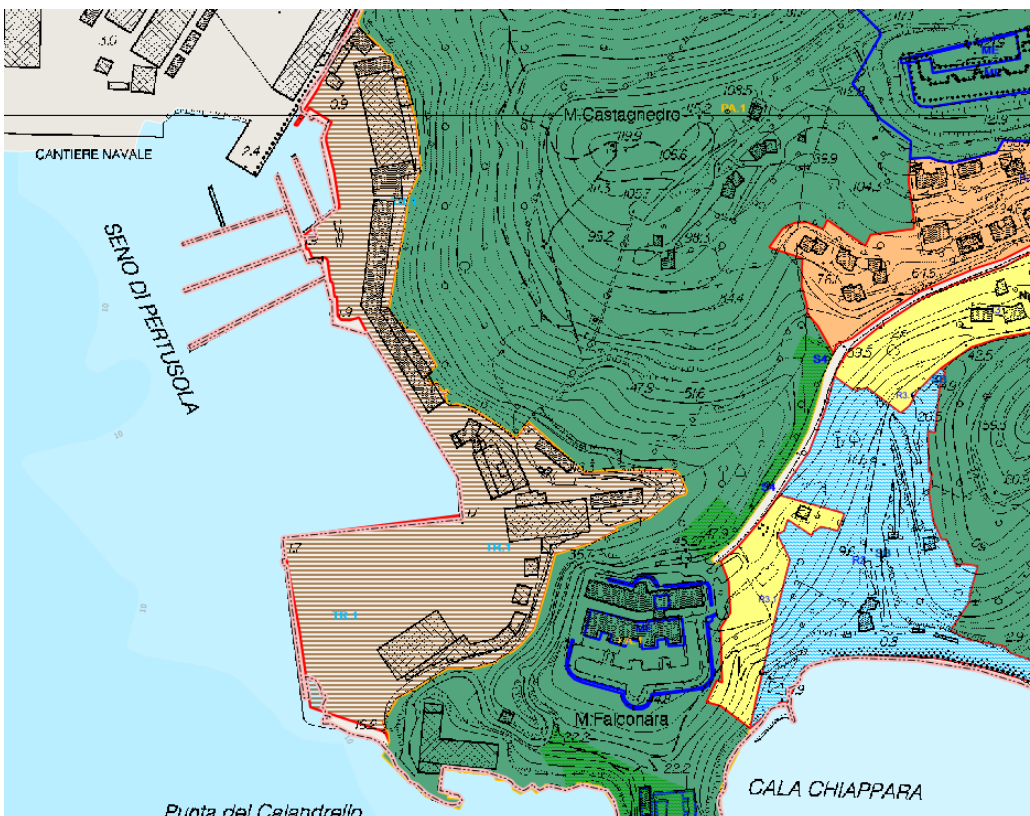
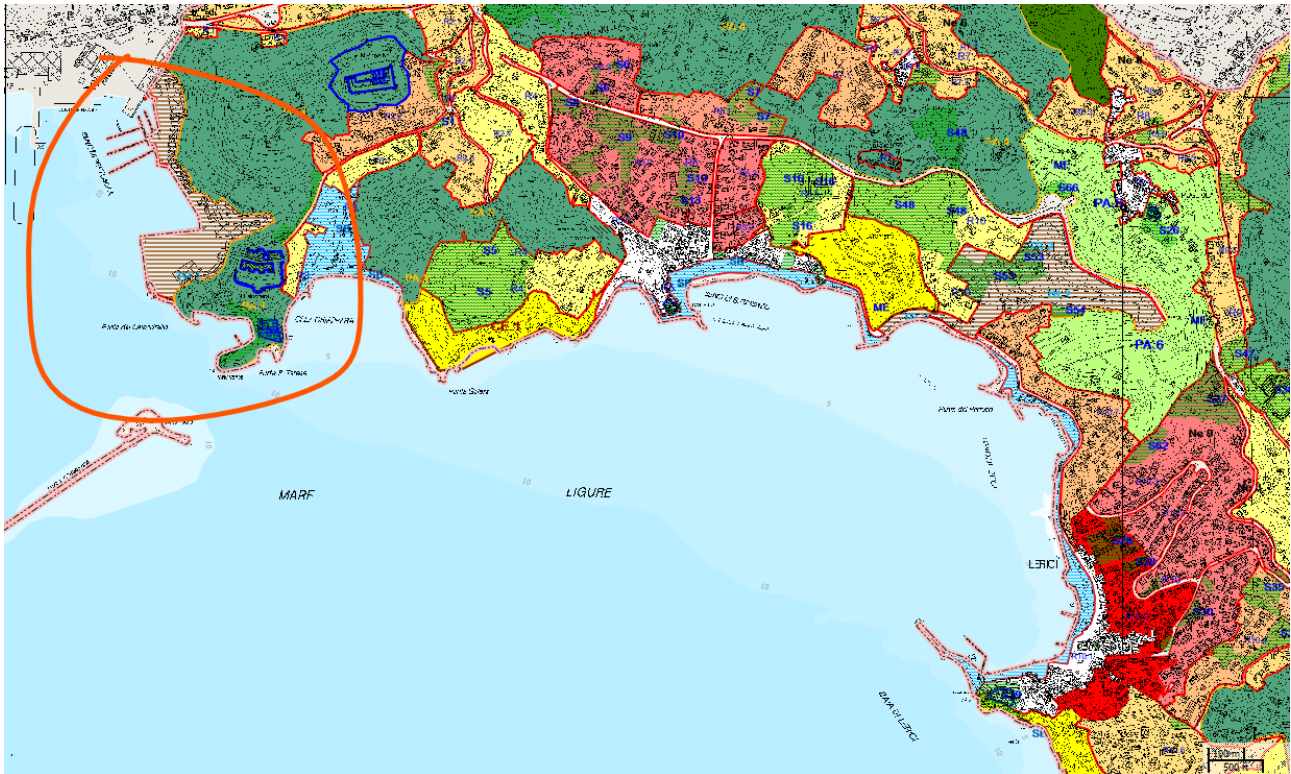
1.1.5 Non si risolve il problema

Inoltre il progetto, dichiarando di mantenere tutti gli attuali posti barca, non intraprende nessuna azione di alleggerimento e sfoltimento della rada anzi, va ad aggiungere all'esistente più di un chilometro di pontili.



1.2 Aspetti programmatici

Nel vigente PUC è previsto nel seno di Pertusola un'area di trasformazione per i servizi dedicati alla nautica.





1.2.1 il Seno di Pertusola

L'area è posta a ponente del territorio comunale, decentrata rispetto ai centri urbani di Lerici paese e San Terenzo, è già banchinata e dispone di sufficienti spazi a terra e a mare per decongestionare sia la rada di Lerici sia San Terenzo.

Il seno di Pertusola è a ridosso della diga foranea del Golfo di La Spezia e al riparo dai venti prevalenti.

L'area dispone a terra di infrastrutture e di spazi adattabili ad attività ordinarie e straordinarie di manutenzione alle imbarcazioni, può ospitare servizi adeguati alle attività di turismo nautico/diportistico e potrebbe predisporre all'autonomia dal punto di vista energetico

La trasformazione dell'area rientra nelle compatibilità e nelle direzioni indicate nei piani regionali, nazionali ed europei.

Una maggiore attenzione a soluzioni alternative di minore impatto e maggiore efficienza sarebbe non solo auspicabile ma necessaria.

1.3 Aspetti Progettuali

Nei documenti progettuali in generale non vengono tenuti in debito conto gli aspetti previsionali ampiamente riconosciuti (IPCC, ENEA, ISPRA, CNR) conseguenti al riscaldamento globale in atto, in particolare l'innalzamento del livello del mare (35-50 cm entro il 2050, un metro entro fine secolo, nel mar Tirreno) e l'aumento di frequenza e intensità dei fenomeni meteorologici. La sottovalutazione di questi aspetti, come riscontriamo ormai da tempo, ha molto spesso dei risvolti drammatici.

1.3.1 uso di dati non aggiornati

Non risulta nella relazione progettuale una indagine aggiornata su l'impatto di questi fenomeni nella rada di Lerici. Non ci sono dati recenti e non risulta che siano mai stati commissionate in questi ultimi anni misure strumentali sulla direzione e intensità dei venti prevalenti e sulla intensità e altezza dell'onda che entra effettivamente in rada. Non vorremmo che venisse alimentato un modello di calcolo, sia pure rigoroso e cautelativo, con dati non propriamente pertinenti al caso specifico. Ci auspichiamo una verifica, una presa di responsabilità e una maggiore documentazione in tal senso.





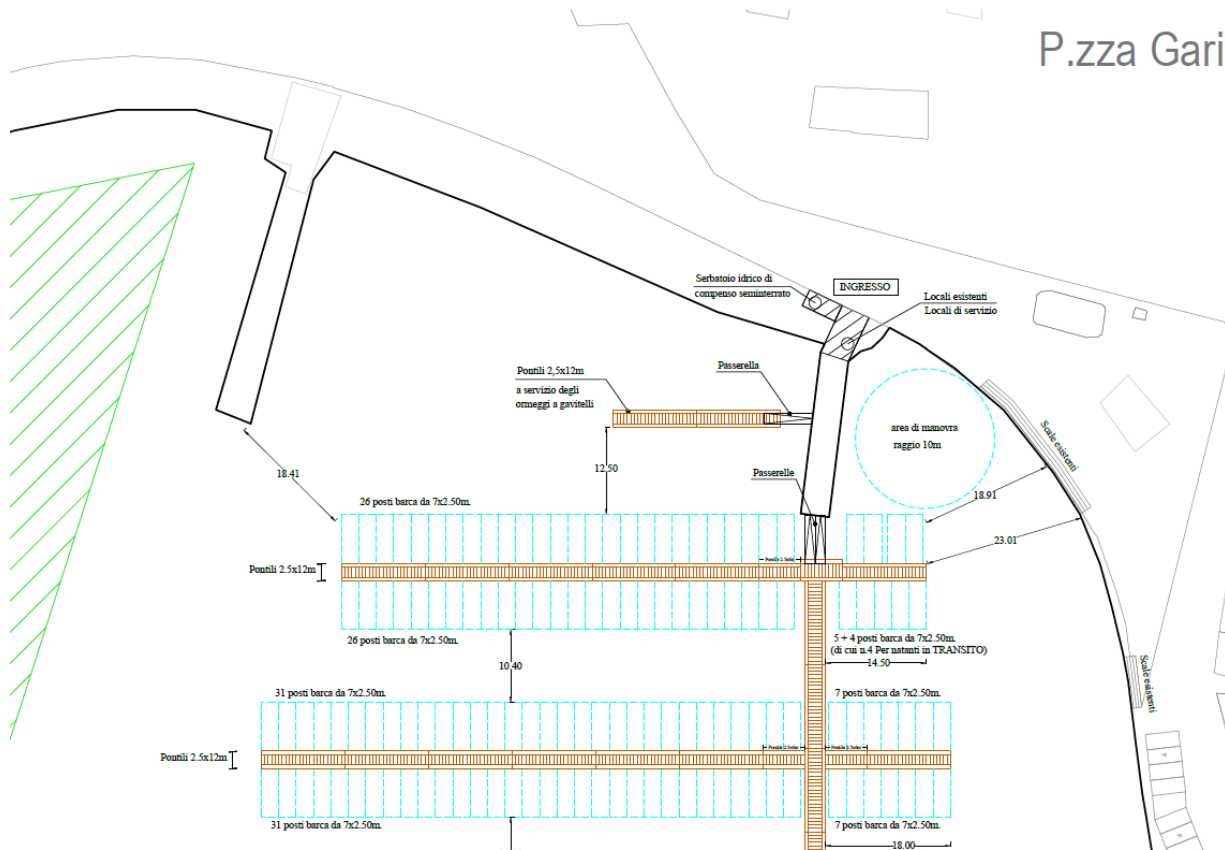
1.3.2 Valutazione del rischio

Il progetto prevede un solo ingresso/uscita per tutta l'area pontili (948 metri, 426 posti barca). L'ingresso dà direttamente sulla passeggiata lungomare che in quel tratto si restringe, circa 2,5 metri di larghezza, a ridosso del dehor di uno dei bar del centro cittadino, a pochi metri dalla fermata dell'autobus di linea, a metà tra la stazione taxi ed il parcheggio cittadino delle moto. Tutta l'area è interessata dal mercato settimanale del sabato e da tutti gli eventi all'aperto, di regola 2 o tre domeniche al mese. Già ora quel punto è molto trafficato dal passaggio pedonale ed è facilmente immaginabile un forte incremento dell'affollamento, specie nei mesi estivi

Questo unico accesso all'area pontili è ricavato sfruttando l'attuale molo di attracco delle linee di navigazione del golfo, stazione che viene spostata sull'unico pontile di attracco rimasto. Oltre al pontile di attracco viene tolto anche il relativo corridoio di accesso. Attualmente i due moli vengono usati dal Consorzio marittimo turistico Cinque Terre Golfo dei Poeti che, con traghetti di 27-34 metri e, nel periodo estivo, con frequenza oraria. Non viene considerato nel progetto l'impatto che potrebbe avere una diminuzione del traffico via mare che andrebbe ad appesantire il già stressato traffico veicolare a terra.

Non solo viene a mancare la ridondanza di infrastrutture strategiche ed essenziali in caso di eventuali disastri o situazioni critiche (Lerici paese è servito da una sola strada che viene percorsa a senso unico -via Gerini, Via Roma, Via Petriccioli, Via della Repubblica- con due sole uscite a monte: Bellavista e Galleria Primacina) Ma soprattutto l'intero traffico di entrata e uscita via mare, traghetti compresi, verrebbe convogliato nell'unico canale rimasto.

Dall'unico accesso si accede anche al servizio di traghettamento per le barche rimaste a gavitello (poco meno di un migliaio) . Come si vede dalla planimetria di progetto, il servizio di traghettamento taglia ortogonalmente il canale di accesso, che quindi dovrebbe sostenere il traffico dei traghetti (che vanno dai 27 ai 34 m di lunghezza), delle barche a pontile e dei barchini per i gavitelli, aumentando di molto il rischio di collisioni.





1.3.3 Servizi igienici di pertinenza

Non si capisce dove vengano messi e a che distanza. Vista la situazione attuale (ad oggi esiste un solo WC pubblico in Lerici paese) un maggior dettaglio in questo senso è doveroso

1.3.4 Smaltimento acque di sentina e smaltimento rifiuti

Il progetto prevede un impianto per il recupero delle acque di sentina. Giusta attenzione per un rifiuto speciale e pericoloso.

Altra cosa sono le acque nere e grigie; queste non si capisce dove e come vengano recuperate, tenuto conto che gran parte dei cabinati non è dotato di serbatoio per le acque nere, tantomeno grigie, e quindi scaricano direttamente in mare. Di conseguenza si prevede un netto peggioramento della qualità dell'acqua, che va a compromettere lo specchio del molo, tuttora balneabile.

Anche per i rifiuti solidi non si capisce dove e come debbano essere conferiti. Si tratta di volumi di una certa entità, 426 barche all'ormeggio non sono poche e i punti di raccolta devono essere facilmente accessibili e adeguati. Il progetto manca completamente di dettagli.

Non si capisce perché, ad oggi, non ci sia ancora un punto di conferimento a terra dei rifiuti solidi a servizio delle imbarcazioni ormeggiate a gavitello (che pagano la TARI). Anche questo aspetto, per le barche che rimarranno a gavitello, nel progetto non vengono proposte soluzioni.

1.3.5 Bonifica dell'area

Nel cronoprogramma la fase di bonifica e pulizia si sovrappone ai lavori di infissione pali. Ci si chiede se una fase così delicata che potrebbe necessitare di un intervento specifico di rimozione, allontanamento o neutralizzazione di un eventuale ordigno non debba essere fatta in maggior sicurezza.

1.3.6 Rimozione, riutilizzo, smaltimento corpi morti dei gavitelli rimossi

Il progetto prevede (R01 pag.12) il recupero dei corpi morti e delle catenarie esistenti. Questa operazione, visto lo stato dei fondali, è molto probabile che crei un forte intorpidimento e rimetta in circolazione un sedime non categorizzato.

1.3.7 Inquinamento luminoso

Il progetto prevede l'illuminazione notturna dei percorsi pedonali lungo i pontili (1 chilometro). Non c'è nessuna valutazione dell'impatto né sull'ambiente né sotto l'aspetto paesaggistico

1.3.8 Verifica adeguatezza sistema fognario, idrico e reti tecnologiche

Nel progetto non viene analizzato l'aspetto quantitativo e l'adeguatezza delle infrastrutture esistenti a sopportare i nuovi carichi. In particolare la rete fognaria già tuttora sotto notevole stress

1.3.9 Consumo di energia

A livello globale ci stiamo spostando dai combustibili fossili alle energie rinnovabili, obiettivi già pianificati a livello nazionale e europeo, ma nel progetto non è previsto l'uso di energia prodotta da fonti rinnovabili

1.3.10 cronoprogramma

Il cronoprogramma è estremamente grossolano, approssimativo e fuorviante.

Non risultano alcune operazioni come lo spostamento e/o il rimessaggio delle imbarcazioni ormeggiate ai gavitelli nell'area interessata dai lavori così come non risulta l'interazione con altri lavori programmati o in programma nell'area interessata dal cantiere. Ipotizzare un cantiere piuttosto complesso e articolato in pieno centro, in una area strategica e di snodo della maggior parte delle attività economiche e sociali di Lerici necessita di una profondità di dettaglio e una valutazione molto più articolata di quella presente nel progetto. Manca un piano di sicurezza nel caso di forti mareggiate! Si rischia di immobilizzare tutto il paese con un danno economico e una perdita di reputazione enorme.



1.4.3 Grossolanità nelle indagini e mancanza di monitoraggio

Nel progetto non viene riportata nessuna azione di studio, valutazione e monitoraggio dell'attività biologica lungo il molo, non sono stati predisposti strumenti di valorizzazione, tutela e conservazione del valore naturalistico dell'area e della diversità e complessità biologica presente, anche per una corretta applicazione di regole e norme nazionali e internazionali sulla tutela della biodiversità, conservazione e ripristino degli ecosistemi marino-costieri.

1.4.4 Aumento del rischio e dello stress da attività antropiche su specie protette

Il progetto riporta il rapporto (documento R04 – Studi di carattere ambientale relativi la rada di Lerici) che ENEA ha redatto in relazione a studi commissionati dal comune di Lerici.

Lo studio (pag. 36) prende in considerazione l'aspetto biologico dell'ecosistema marino costiero della rada di Lerici e delle aree costiere limitrofe. L'attenzione viene posta su tre specie di rilevante interesse ecologico in quanto specie che formano habitat, e sull'importanza dei Servizi Ecosistemici che svolgono: due fanerogame (Posidonia oceanica e Cymodocea nodosa) ed il corallo madreporario Cladocora caespitosa. "Specie marine che aiutano a costruire il nostro futuro" recita il rapporto ENEA.

In relazione al corallo C. caespitosa, lo stesso rapporto dice (pag.73) "i reflui, che si intensificano durante il periodo estivo...potrebbero aver contribuito all'elevata mortalità delle colonie".

Verosimilmente con i pontili i reflui dalle barche non dotate di serbatoio per le acque nere aumenteranno considerevolmente. Il progetto è completamente carente di uno studio o anche di una semplice valutazione in merito. Viene riportato il rapporto tal quale senza nessuna correlazione con il progetto

1.4.5 Innalzamento del fondale

Sempre nello studio di ENEA si riscontra un notevole innalzamento del fondale, con tendenza all'accumulo, dovuto, oltre che agli input sedimentari del fiume Magra, alla riduzione del moto ondoso, per gli effetti del prolungamento del molo (pag.33). Nel progetto non c'è nessuna considerazione in merito né viene valutato l'impatto che l'intera opera può avere limitando ulteriormente il moto dell'acqua.

1.4.6 Impatto visivo

Il progetto recita che "le nuove strutture produrranno un impatto visivo poco significativo per la loro limitata altezza dal pelo d'acqua (0.5-0.6 m)" Ma le barche sono molto più alte dei pontili, ed è facilmente intuibile che 462 imbarcazioni ormeggiate fitte fitte impediranno, di fatto, la vista dal molo della rada nel suo insieme. Punto di vista paesaggistico tra i più amati, ricercati e caratteristici di Lerici.

1.5 Aspetti Socio-Economici

Nel progetto non sono presenti tutti quegli aspetti che garantiscono, con ragionevole certezza, la sostenibilità economica dell'opera.

1.5.1 Un'opera per pochi che richiede le risorse di tutti

Come dichiarato, la sistemazione a pontili interessa solo 426 delle circa 1400 imbarcazioni ormeggiate a gavitello. Un'opera che va ad occupare stabilmente circa 25000 mq di specchio di mare, nella rada di Lerici, nella parte più interessante dal punto di vista sociale, economico, storico, culturale e paesaggistico. L'area è interessata da numerose attività sportive legate al mare, dalla vela al diving, dal canottaggio alla canoa-polo. Molte le attività economiche sostenute dal valore storico-culturale e paesaggistico del luogo (il molo sotto il castello) come ristoranti e bar, chioschi e bistrot e attività più specifiche legate alla pesca e al mercato ittico che portano colore e interesse e rendono piacevole il passeggio lungo il molo. Un paesaggio urbano di grande valore pubblico e collettivo, delicato e sensibile che un'opera così invasiva da tutti i punti di vista, con una cantierizzazione complessa, problematica e notevolmente lunga, può compromettere definitivamente. Nel migliore dei casi, un porticciolo a pontili è uguale a mille altri, mentre in un mondo sempre più omologato è proprio la differenza che fa aggio.



La committenza giustifica il progetto sulla base che una parte dei proprietari lamenta il disagio di raggiungere la propria barca dovendo utilizzare il servizio di traghettamento, problema facilmente risolvibile aumentando numero dei barchini, durata del servizio e frequenza senza stravolgere l'assetto del paese.

1.5.2 Adesione e condivisione del progetto

Nella presentazione del progetto viene riservato pochissimo spazio nell'illustrare le attività di interlocuzione con le associazioni concessionarie degli ormeggi a gavitello. Di fatto non viene riportato nessun risultato né quantitativo né qualitativo dell'interesse o delle possibili adesioni al progetto. Ad oggi, non si sa ancora quali imbarcazioni e quante andranno a pontile.

1.5.3 Criteri di progettazione della planimetria e sostenibilità economico-finanziaria

Nei documenti illustrativi del progetto non viene fatto cenno ai criteri adottati nel definire la planimetria, la quantità e la disposizione dei posti barca visto che mancano i dati delle richieste.

Visto che la planimetria influenza in modo sostanziale la determinazione dei costi, (i quali, come dichiarato, si basano su listini del 2017-2018 riportati con coefficienti al 2020, ben precedenti all'attuale periodo inflattivo) si rileva l'insufficienza dei dati forniti nel determinare il costo complessivo dell'opera, il recupero delle risorse e le modalità di finanziamento.

Nel progetto non c'è accenno alle modalità di gestione e dei relativi costi

1.6 Conclusioni

A seguito delle osservazioni esposte e delle criticità rilevate, riteniamo che il progetto, anche nei suoi presupposti, vada riconsiderato

LEGAMBIENTE LERICI APS

Giovanni Cortelezzi