

SOC. COFIN S.R.L.

**POSIZIONAMENTO DI UN PONTILE
GALLEGGIANTE NELLO SPECCHIO
ACQUEO IN CONCESSIONE
IN LA SPEZIA - PASSEGGIATA MORIN**

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A.
AI SENSI DELL'ART. 19 DEL DLGS 152/2006 E S.M.I.**

Oggetto:

Tavola

**Studio preliminare ambientale
di cui all'allegato V
del D.lgs 152/2006**

04

**rif. Caramelli gommoni moto italia 2024
data 05.02.2024**

Progetto

Committente



STUDIO ZACUTTI
VIA TOLONE n.3 - 19124 LA SPEZIA
TEL. 0187/770774 - FAX 0187/737586
E-mail: studio@studiozacutti.it

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ARTICOLO V DEL DLGS 152/2006

1) INFORMAZIONI GENERALI

L'attività di esperienze nautiche della COFIN viene avviata nel 2018 proprio grazie alla concessione di questo specchio acqueo all'angolo tra banchina Revel e Passeggiata Morin, a La Spezia, che individua in questa area il proprio punto di partenza.

I mezzi nautici di COFIN, appositamente progettati e realizzati possono infatti approdare in quest'area grazie al basso pescaggio dello scafo; inoltre la ridotta altezza dei tubolari in gomma facilita le operazioni di imbarco e sbarco.

Grazie al beneficio della posizione che risente meno della traversia di Scirocco rispetto la parte centrale della Morin, della vicinanza alla strada carrabile, ai parcheggi e ad alcuni servizi di prima necessità (i bagni pubblici, la fermata dell'autobus, i ristoranti), è diventato l'accesso preferenziale specialmente per gli ospiti con mobilità ridotta o con disabilità.

Oltre a ciò, ha il merito essenziale di essere un "backup" della piattaforma esistente in concessione alla stessa Società Cofin posizionata nella parte centrale della passeggiata Morin che per parte del mese di Agosto, periodo in cui la città ospita la manifestazione remiera del Palio del Golfo nelle acque antistanti la Passeggiata Morin, dove essere disancorata e trasportata altrove per consentire la realizzazione del campo di gara.

Le complesse azioni legate a questa operazione (ricerca di un nuovo ormeggio sia per la piattaforma che per le imbarcazioni, l'inagibilità temporanea ma prolungata della sede della attività di noleggio, le attività di nuovo ancoraggio ai corpi morti, di riallaccio agli impianti in banchina, di recupero delle trappe e delle operazioni di montaggio e smontaggio delle tribune spettatori su Passeggiata Morin), questo in concomitanza al periodo di massimo picco per il flusso turistico della stagione, crea una perdita incalcolabile mitigata dalla possibilità di poter traslocare parte dell'attività nell'unità di Banchina Revel che dunque risulta quindi una fondamentale unità funzionale per proseguire l'attività.

Tuttavia nel corso degli anni si sono rivelati anche alcuni suoi limiti dovuti alla difficoltà di accosto ed alla precarietà del supporto a terra.

Nel periodo di diffusione del covid-19, è stato consentito il presidio di quest'area con un piccolo desk mobile posizionato in Banchina Revel per consentire al personale di terra di poter fare accoglienza, dare informazioni, e avere a disposizione gli strumenti di igienizzazione, mantenendo il distanziamento.

Inoltre durante il normale regime di attività, il personale non ha una struttura a cui in maniera adeguata svolgere le proprie attività (di vendita, di promozione e gestione degli imbarchi/sbarchi), o semplicemente per ripararsi dalla calura estiva e dalle intemperie.

Nonostante la tipologia delle imbarcazioni della società sia stata incentrata sulle caratteristiche del limitato fondale della zona in concessione acuito dalla forte variazione della marea in quello specifico settore della passeggiata - l'operatività delle imbarcazioni in manovra nello specchio acqueo è ostacolata e limita spesso le normali operazioni della compagnia.

Al fine di sopperire a queste necessità la Società ha sviluppato il progetto che prevede:

- La posa in opera di un pontile leggero, di 12 metri di lunghezza e 2,5 metri di larghezza, e posto perpendicolarmente a banchina, in modo da garantire l'ormeggio agevole e sicuro di almeno 2 imbarcazioni e le conseguenti attività di imbarco e sbarco di ospiti anche dotati di disabilità. La società potrebbe così a tutti gli effetti consolidare questa sua unità funzionale con un punto di imbarco accessibile indipendentemente dalle condizioni della marea o di vento.
- Nell'ambito della soluzione proposta è previsto il posizionamento di un piccolo box anche smontabile posto direttamente sul nuovo pontile, in modo da migliorare le condizioni di lavoro del personale che presidia quest'area, e con caratteristiche architettoniche in continuità funzionale e visiva con le strutture già presenti sulla passeggiata Morin ed al contorno.

L'accessibilità al pontile verrà garantita con una passerella incernierata al pontile galleggiante e poggiata sul molo con ruote di scorrimento.

Le dimensioni ed il passaggio consentiranno l'accessibilità al pontile delle persone con disabilità motoria ed il pontile stesso è predisposto per il posizionamento di un argano di sollevamento per consentire l'accesso a bordo anche a persone non deambulanti garantendo a queste persone meno fortunate di poter usufruire di un servizio turistico.

2) DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede il posizionamento di un pontile galleggiante delle dimensioni di 12x2,5 mt. con pontile di accesso e piccolo box delle dimensioni 1,50x2,00.

3) RELAZIONE TRA IL PROGETTO E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMA E PIANIFICAZIONE VIGENTI

3.1 PIANIFICAZIONE REGIONALE

A1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO

Il piano approvato dal C.R.L. con delibera 6 del 25.02.1990 e soggetto ad aggiornamenti è finalizzato a programmare le modifiche del territorio della Regione Liguria dal punto di vista paesistico.

L'area dello specchio acqueo in concessione risulta individuata come AI-CO e l'intervento risulta quindi conforme alle prescrizioni volte a confermare o consolidare l'attuale situazione paesistica anche con interventi ad integrazione delle strutture insediative con forme coerenti con l'esistente.

A2 PIANO DELLA COSTA

Approvato dal C.R.L. con delibera n. 64 del 29.12.2000 costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e valorizzazione della costa.

Le indicazioni generali non precludono la possibilità di un intervento di modeste dimensioni oltre a sviluppare un servizio speciale per disabili.

B – PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

B1 – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il P.T.C.P. è stato approvato dal Consiglio provinciale con delibera n. 127 in data 12.07.2005.

Negli obiettivi generali del piano viene richiamata la finalità di realizzare un polo di forte attrattività turistica del Golfo e l'iniziativa in esame risulta conforme con gli indirizzi di piano.

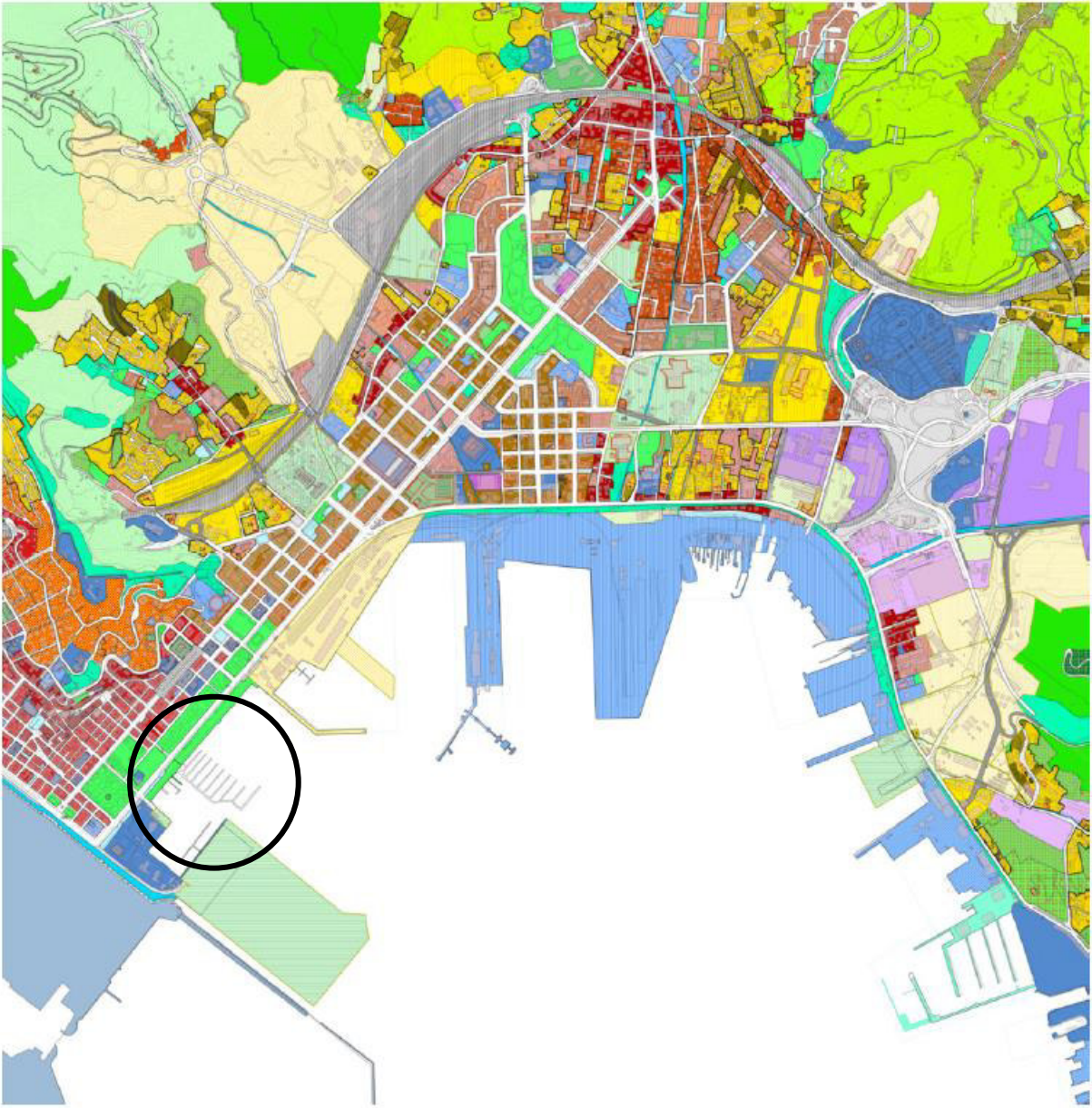
B2 – PIANO DI BACINO AMBITO 20 GOLFO DELLA SPEZIA

La tipologia dell'opera non rientra negli specifici contenuti del piano per cui risulta conforme.

C – PIANIFICAZIONE COMUNALE

C1 PIANO URBANISTICO COMUNALE

Il Piano risulta vigente dalla delibera del CC 17.01.2007.



4.2 TIPO E QUANTITÀ DI RESIDUI

La tipologia dell'opera non prevede processi produttivi o emissioni di impianti trattandosi di opere marittime finalizzata all'ormeggio di due imbarcazioni di circa 8 mt.

5) ANALISI DELLA QUALITÀ AMBIENTALE

5.1 - METEOROLOGIA LOCALE

5.1.1 Esposizione ai venti

La struttura si trova all'interno di una profonda insenatura (Golfo di La Spezia) con imboccatura sbarrata quasi interamente da una diga foranea di oltre 2 Km. di lunghezza.

5.1.2 Situazione pluviologica

Dal punto di vista della situazione pluviologica rimane entro la norma caratteristica del Mar Ligure ed Alto Tirreno con una concentrazione delle precipitazioni nel periodo Novembre Marzo mentre non sono presenti fenomeni di nebbia o ghiaccio.

5.2 - DINAMICA LITORANEA

5.2.1 - Correnti costiere

La dinamica delle correnti all'interno della rada è principalmente governata dai movimenti delle masse d'acqua entranti ed uscenti dalle bocche con moto antiorario per effetto e delle maree e in maniera molto modesta per il riflesso delle correnti in movimento del mare aperto all'interno della rada; l'azione del vento sulla superficie della rada si somma con modesti effetti alle predette correnti.

Prendendo pertanto solo in considerazione l'effetto dei flussi d'acqua in ingresso che attraversano la bocca di levante, la marea può essere considerata la più importante causa eccitante della dinamica della rada nella quale instaura un movimento rotatorio con senso antiorario.

Assumendo come per le velocità il valore cautelativo massimo di 1 m/s raggiungibile in particolare occasioni di concomitanza di moti ondosi al largo di può pervenire a velocità periferiche dell'ordine dei 10-20 cm/sec in corrispondenza della bocca di levante del golfo per poi diminuire in maniera sensibile.

Nella zona più profonda del golfo ove è localizzato l'intervento non sono presenti apprezzabili movimenti correntizi essendo delimitati da importanti impianti portuali.

La soluzione proposta non prevede in ogni caso azioni peggiorative rispetto allo stato attuale avendo previsto solo una struttura galleggiante.

5.2.2 - Erosione insabbiamento

I valori sopra riportati non sono tali da mettere in movimento particelle solide di dimensioni significative dal punto di vista granulometrico, tali cioè da poter generare fenomeni di insabbiamento o di erosioni; con tali dati di velocità si possono eventualmente verificare intorbimenti delle acque per elementi di dimensioni del tutto insignificanti dal punto di vista sedimentologico.

Tale situazione correlata alla situazione barimetrica ed al limitato pescaggio delle imbarcazioni non richiede dragaggi.

5.2.3 - Apporti solidi fluviali

Non sono presenti parte terminale del Golfo in prossimità della struttura apporti da parte di corsi d'acqua o canali.

5.2.4 - Scarichi costieri

In prossimità dell'area in concessione è presente un canale di recupero delle acque cittadine.

5.3 - FATTORI TOPOGRAFICI E GEOMORFOLOGICI

5.3.1 - Batimetria

Lo specchio acqueo interessato dal bacino di ormeggio presenta batimetriche che variano da mt. 0,80 in prossimità della banchina Morin sino a mt. 2,50; tali tiranti d'acqua sono quindi idonei all'ormeggio di imbarcazioni previste che hanno un limitato pescaggio così come il pontile che con i galleggianti previsti avrà una immersione di circa 10 cm. circa.

5.3.2 - Terreno di fondazione

Trattandosi di strutture galleggianti non si sono rese necessarie indagini geotecniche. Il fondale si presenta come in tutta la parte terminale del Golfo in prossimità della passeggiata Morin con uno strato di fango di circa 1 mt. completamente privo di qualsiasi tipo di vegetazione.

I pontili verranno ormeggiati con corpi morti in CLS semplicemente appoggiati sul fondale fangoso.

5.4 - QUALITÀ AMBIENTALE

Le nuove strutture galleggianti di ormeggio avranno una quota massima sul livello medio del mare di mt. 0,50/0,60 circa.

Più in particolare anche per la variante delle opere previste sono state prese in considerazione le seguenti possibili interferenze sull'ambiente:

5.4.1 - Aria

L'intervento per la sua tipologia sia in fase realizzativa che di esercizio non prevede immissioni nell'atmosfera di polveri o prodotti nocivi.

5.4.2 - Rumore

La zona dell'intervento ricade in zona 4 e l'intervento non prevede emissione di rumori anche in corso di esecuzione non essendo previste particolari lavorazioni trattandosi di posa in opera di elementi galleggianti prefabbricati.

5.4.3 - Idrologia

Nella zona non sono presenti corpi idrici naturali o artificiali sui quali possa incidere l'intervento delle strutture a mare dei pontili.

5.4.4 - Geologia

L'intervento è pienamente compatibile con la situazione geologica non prevedendo opere di fondazione o strutture fisse ma solo elementi galleggianti.

5.4.5 - Acque superficiali

Non sono presenti in loco acque superficiali

5.4.6 - Acque sotterranee

Non sono presenti in loco acque sotterranee

5.4.7 - Flora, fauna e vegetazione

Lo studio non è richiesto in quanto trattasi di zona marina priva di vegetazione.

Nelle vicinanze non sono presenti impianti per la mitilicoltura o piscicoltura.

I fondali non presentano tracce di flora marina essendo caratterizzati da uno strato di fanghi e melma.

5.4.8 Paesaggio

L'intervento di posa in opera dei pontili anche nella variante tecnica realizzata non incide in alcun modo sul paesaggio circostante; infatti il nuovo pontile si inserisce a ridosso dei moli preesistenti non modificando in alcun modo la percezione visiva del contesto emergendo dall'acqua mediamente 50 cm. ed avrà caratteristiche di finitura analoghe in legno o simil legno. Anche il piccolo manufatto sarà posizionato sui moduli galleggianti e avrà finiture analoghe a quanto già approvato ai fini paesistico ambientale per le strutture galleggianti presenti sul molo Italia.

D'altra parte, la zona è individuata nel Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico come zona AICO.

6) EFFETTI RILEVANTI SULL'AMBIENTE

6.1 Progetto

La variante si inserisce nel più ampio contesto portuale del Golfo della Spezia ed è localizzata in area già in concessione e destinata a traffico per il noleggio turistico.

6.2 Utilizzazione di risorse naturali

Nell'ambito del progetto non è previsto l'utilizzo di risorse naturali.

6.3 Emissioni inquinanti

6.3.1 In fase di realizzazione

Le operazioni di realizzazione del progetto verranno eseguite principalmente via terra con l'utilizzo di mezzo semovente per la posa a mare del pontile e dei corpi morti.

Tutte le lavorazioni non comportano immissioni inquinanti sia nel corpo idrico che nell'aria.

6.3 – FASE DI ESERCIZIO

6.3.1 – Alimentazione Elettrica

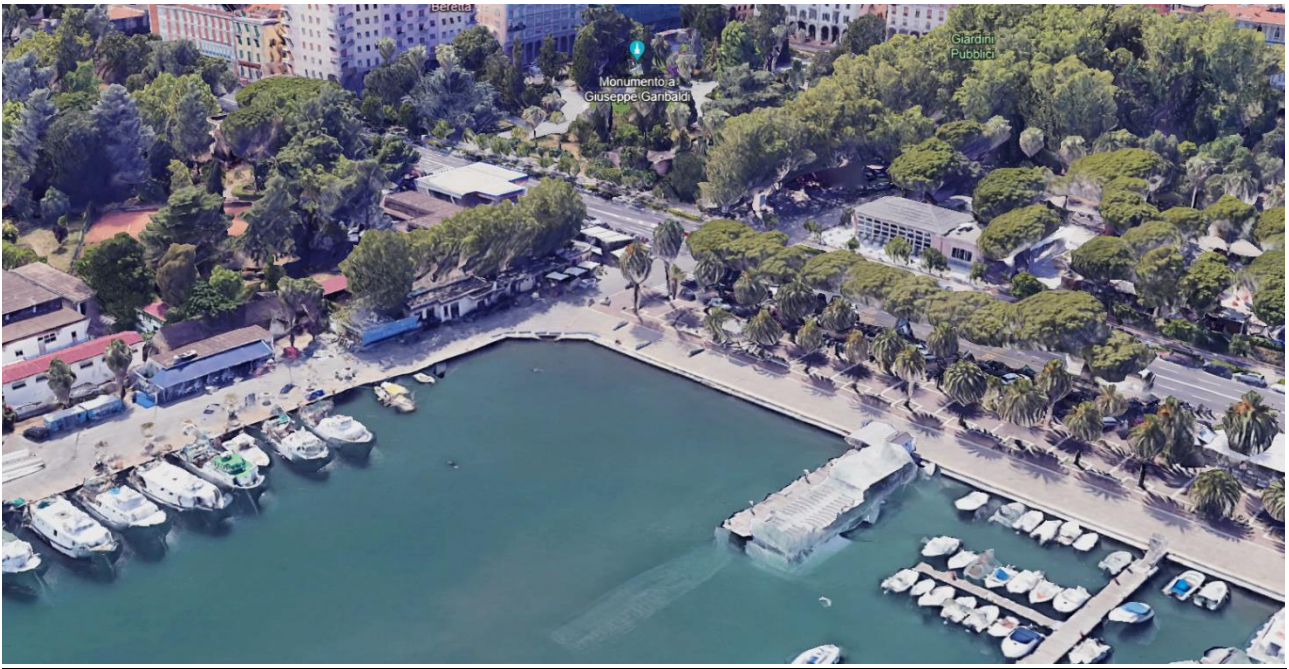
In fase di esercizio le imbarcazioni non necessitano di alimentazione elettrica.

6.3.2 – Scarichi a mare

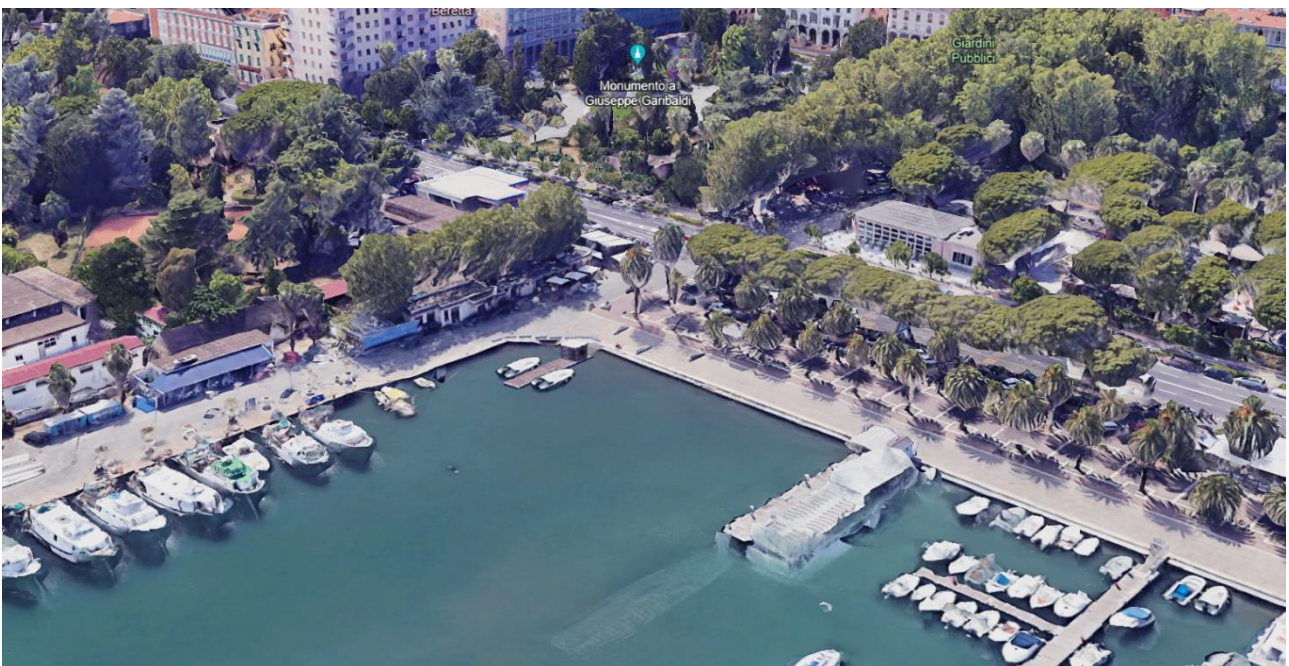
Data la tipologia delle imbarcazioni utilizzate per il noleggio (prive di servizi) non sono previsti scarichi a mare.

7) MISURE DI COMPENSAZIONE

Il progetto non comporta dal punto di vista ambientale situazioni peggiorative rispetto all'esistente trattandosi di un semplice posizionamento di un pontile galleggiante di limitate dimensioni in un contesto già connotato da presenze nautiche sia fisse che galleggianti ben più importanti.



STATO ATTUALE



PROGETTO DI VARIANTE